

Autoretro

SOYEZ MODERNE, ROULEZ EN ANCIENNE !

FÉVRIER 2016 N° 405

Sex-symbol JAGUAR TYPE E

30



66

**FERRARI
F355**

Le vrai prix



ALFA SPRINT 6C

**L'ALFASUD
À V6 CENTRAL**

42



14

**COBRA SHELBY
DAYTONA REPLICA**

C'EST DU BRUTAL !



MATCH

VW KÜBELWAGEN VS JEEP WILLYS

**LIAISONS
DANGEREUSES**

22



F: 5,60 € - AND: 5,60 € - BEL: 6,20 € - DOM: 6,60 € - LUX: 6,40 € - CH: 10 FS -
CAN: 9,99 \$ca - ESP/ITA/GR/PORT CONT: 6,60 € - N CALIS: 800 xpf -
N CALIA: 1850 xpf - POLIS: 850 xpf - POLIA: 2000 xpf - MAR: 65 Dh

L 18839 - 405 - F: 5,60 € - RD



EDITIONS
LF

BELGOM®

DES PRODUITS DE LÉGENDE

**SALON
RETRO
MOBILE**

HALL 1 / ALLEE F / N° 24

KIT DE GOMMAGE CARROSSERIE

**NOUVEAU
100%
INNOVANT**



**ÉLIMINE ET DÉCONTAMINE
FACILEMENT
LES TÂCHES REBELLES
EN MOINS DE 30 MN**

Idéal pour la sève des arbres, les fientes d'oiseaux,
les insectes, toutes traces de pollution...

GANT DE GOMMAGE + LUSTREUR EXPRESS
+ MICROFIBRE DE LUSTRAGE



INFO CONSOMMATEURS
02 37 29 50 50



DIRECTION

Président et Directeur de la publication :
Alain GEORGES
Assistante : Annie LEBOURG

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Xavier AUDIAU
Secrétaire de rédaction : Louis-Thomas FEDERSPIEL
Directrice artistique : Sophie CLÉMENT
Maquette : Didier GUICHARD
Calendrier : Cécilia BRAGA

Ont participé à ce numéro :

Jean-Claude AMILHAT, Philippe BERTHONNET,
Jean-Paul DECKER, Daniel DENIS, Gilles LABROUCHE,
Julien LOMBARD, Joël PEYROU

CELLULE TECHNIQUE ÉDITORIALE

Directeur technique éditorial : Yannick BUZELIN
Assistants : Martine SAINTEMARIE, Pascal JOLLY
Photographe : Muriel COUTURIER,
Cécile BRÉHAUT, Sylvain MORA, Cathy THOMAZO,
Charline JACQUES

PETITES ANNONCES

BP 40419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
Tél. 01 60 39 69 64.

Responsable : Pascal SONGEUX

Opérateurs : Catherine BARTHET, Corinne ÉTÉVÉ,
Frank NEUVILLE, Claudine VINCENT

PUBLICITÉ

Éditions LVA, BP 40419 -
77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
E-mail : pubar@lva.fr

Responsable de la publicité :

Nazha LAROUCHE - Tél. 01 60 71 55 50

Assistante : Line INGRAD - Tél. 01 60 71 55 20

Fabrication pub : Catherine DICK

Tél. 01 60 39 69 83

PUBLICITÉ DU SECTEUR HORS-CAPTIF

Régie publicitaire Media Obs

44, rue Notre-Dame des Victoires, 75002 Paris

Directrice de clientèle : Isabelle AVOLEDO

Tél. 01 44 88 93 71 - e-mail : lavoledo@mediasobs.com

COUPES MOTO LÉGENDE, SALON MOTO LÉGENDE

Organisation : Christophe RICHY-DURETESTE

Tél. 01 60 39 69 51

Assistante : Caroline MERCIER

Tél. 01 60 39 69 61 - Fax 01 60 39 69 90

MARKETING

Responsable marketing direct :

Karine MOUSSINET - Tél. 01 60 71 55 62

Assistante marketing direct : Maryvonne DAVID

Tél. 01 60 71 55 97 - Fax 01 60 71 55 36

Fabrication promo : Romain GRATIAS

DIFFUSION

Responsable diffusion kiosque :

Maureen RICHY-DURETESTE - Tél. 01 60 71 55 12

Pour toute demande d'ajustement de la diffusion :

maureen.boisguerin@lva.fr

- MLP

- Sauf Belgique : TONDEUR DIFFUSION

Tél. 02/555 02 17 - Fax 02/555 02 19

ABONNEMENT

BP 50420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

E-mail : abo-ar@lva.fr

Claire CHATILLON - Tél. 01 60 71 55 88

Impression : SIEP, BOIS-LE-ROI (77)

(IMPRIMÉ EN FRANCE/PRINTED IN FRANCE).

ÉDITIONS ÉDITIONS LVA

Tél. : 01 60 39 69 69 - Fax : 01 60 71 55 72

BP 40419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

AUTORETRO est édité par les ÉDITIONS LVA SAS
au capital de 5 000 000 € • ISSN 0247-1469
Commission paritaire n° 1118 K 83939 • Dépôt légal
à parution • Copyright © : le contenu d'AUTORETRO
ne peut être reproduit sans l'autorisation écrite
de l'éditeur. La direction se réserve le droit de refuser
les publicités qu'elle jugerait non conformes
au caractère, à l'esprit ou à l'esthétique de la revue.

L'éditeur décline toute responsabilité quant
à la nature, l'état et l'authenticité des véhicules
ou objets, quels qu'ils soient, proposés dans
les petites annonces.



© Daniel Denis

ÉDITO

Au revoir Didier...

Faisant fi des limitations de vitesse, brûlant quelques litres d'essence pour le simple plaisir de rouler, il est désormais quelque part, là-haut. Filant bon train sur une *highway*, la cigarette aux lèvres, un air de jazz flotte dans sa Buick Riviera. De temps à autre, il jette un œil ici-bas, contemple le fourmillement du monde, sa bêtise et sa beauté. Son regard est tantôt amusé, tantôt exaspéré. Puis, remontant sa vitre, il scrute l'horizon, savoure sa liberté, met plein gaz et esquisse un large sourire comme pour dire « À présent, démerdez-vous ! »

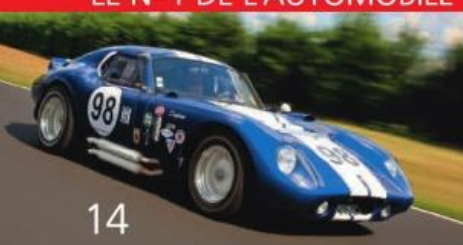
Didier Lainé nous a quittés le 5 décembre dernier. Il n'était pas seulement le journaliste érudit à la plume finement aiguisée du mensuel *Rétroviseur*. Il était le père spirituel d'Autoretro. Pendant quinze ans, de 1980 à 1995, tel un pionnier, il a mis tout son cœur dans les 180 premiers numéros de votre magazine à une époque où tout était à construire. Modernisant la presse automobile en y introduisant des recettes anglo-saxonnes – sortir du cadre purement historique pour rendre l'auto ancienne utilisable et accessible au plus grand nombre –, c'est à lui que l'on doit la ligne éditoriale du journal que vous tenez entre vos mains. Maniant le verbe et l'humour avec maestria, les éditos du jeune rédacteur en chef d'alors se buvaient comme du petit lait... Et puis, il y avait l'homme. Didier était un être élégant, à l'humour délicat, cultivé, appréciant l'automobile, l'histoire, le design, l'art, la littérature, la musique, le bourgogne et les chiens. Ce pouvait être un sacré pitre aussi ! Mais c'était avant tout quelqu'un de passionné, un libre-penseur, refusant le compromis, qui portait un regard critique sur l'évolution de la société. Un homme qui ouvre les portes de son savoir et amène ses semblables à la réflexion ne disparaît jamais. Nous ferons toujours en sorte de lui signifier du mieux possible en perpétuant son œuvre au fil des prochains numéros d'Autoretro. Ici-bas, toute la rédaction du journal te remercie et te salue.

Au revoir Didier. Et bonne route...

Xavier Audiau
Rédacteur en chef



LE N° 1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - FÉVRIER 2016 N° 405



14



36



60

6 ACTUALITÉS

10 VOS AUTOS

14 REPLICA

Cobra Shelby Daytona, 1965 by Highland Daytona Racing

À défaut de pouvoir s'offrir l'un des six vrais coupés Daytona, voici une fidèle réplique de 450 ch.

22 MATCH

Jeep Willys MB, 1944 vs VW Typ 82 Kübelwagen, 1942

Autrefois rivaux, ces engins font désormais la joie des collectionneurs... et des amoureux de la nature !

30 CLASSIQUE

Jaguar Type E 4.2 coupé, 1965

Cette Jag' magistralement restaurée est à se damner.

36 VOUS !

Valy Giron

Témoin privilégié des débuts du monde de l'automobile de collection, le président de la FFVE nous livre quelques anecdotes savoureuses...

42 CURIOSITÉ

Alfa Romeo Alfasud Sprint 6C, 1982

Bodybûlée, cette propulsion à moteur V6 central aurait pu briller en Groupe B.

48 MERCI POUR L'INVITATION

Les Alpes en Cadillac Brougham et Lotus Elise

Après son périple en Vespa 400, Jicé est reparti à l'assaut des Alpes avec une Lotus Elise... et une Cadillac de 5,60 m de long !

54 RACING

Porsche 935, 1977

Virtuose dans l'interprétation des règlements sportifs, Porsche accoucha de la 935. Cette 911 compétition-client délivre 750 ch !

60 ENTRÉE DE SERVICE

Peugeot 403 U5 Corbillard, 1957

Entrée de service ou sortie des artistes ? Ce break 403 transformé en corbillard symbolise le dernier voyage...

66 LE VRAI PRIX

Ferrari F355 (1994-1999)

Voici "la" Ferrari V8 à acheter. Mais n'est-il déjà pas un peu tard ?

77 LES BONNES ADRESSES D'AUTORETRO

88 LA COTE SUR MESURE

Les Fiat de collection

96 CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

102 LES PETITES ANNONCES

114 ANCIENS NUMÉROS

Complétez votre collection d'Autoretro depuis le n° 1.



22



66



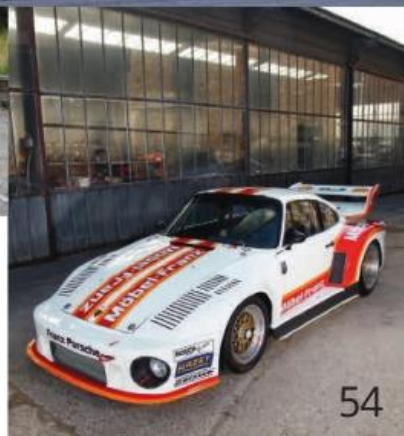
30



48



42



54

PROCHAIN NUMÉRO
EN KIOSQUE
LE 15 FÉVRIER 2016



Mes émotions. Mon Service.

La passion depuis le commencement. Et pour encore longtemps...

Si Mercedes-Benz marque chaque jour un peu plus l'histoire de l'automobile, c'est parce qu'elle cultive l'esprit d'innovation qui, depuis toujours, fait sa différence.

Alors pour perpétuer la légende et vous permettre d'entretenir le niveau de performance de votre véhicule de collection ou même plus récent, **Mercedes-Benz met à votre disposition la plupart des pièces d'origine de ses anciens modèles.**

Pour assurer à votre Mercedes-Benz toute l'attention qu'elle mérite et préserver sa valeur dans le temps, demandez conseil à votre Réparateur Agréé.



Flashez le code et retrouvez le
Réparateur Agréé Mercedes-Benz
le plus proche de chez vous.

Mercedes-Benz



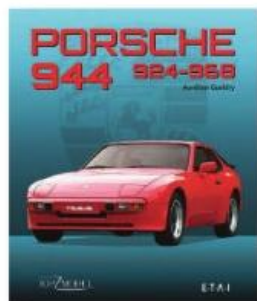
41^e Rétromobile À TOUT BIENTÔT !

Traditionnellement, Rétromobile, le célèbre salon parisien, "ouvre la saison" de l'automobile ancienne, dit-on. Pour cette 41^e édition, les thèmes et expositions à l'honneur seront la collection d'une femme amoureuse de l'auto ancienne, une belle rétrospective sur les grandes créations du designer Hervé Charbonneaux, la présentation d'autos de plus de 100 ans et de celles, beaucoup plus jeunes, qui ont marqué l'année 1976 à l'instar de la VW Golf GTI et de la Renault 14, l'exposition de chars en provenance du Musée des blindés de Saumur, de trois impressionnants engins de records appartenant au National Motor Museum of Beaulieu... Bref, comme toujours, il y en aura pour tous les goûts. Par ailleurs, si vous êtes à la recherche d'une Ferrari



"pas comme les autres" et que vous avez un peu d'argent en poche, ne manquez pas la vente Artcurial qui aura lieu pendant le salon. Parmi les pièces d'exception proposées, la 335 S Spider Scaglietti de 1957 de la collection Pierre Bardinon est estimée à une trentaine de millions d'euros... À propos de prix, Rétromobile sera aussi l'occasion de vous procurer sur le stand des Éditions LVA *La cote 2016 de l'automobile de collection*. Et avec un peu de chance, vous pourrez peut-être même papoter avec les journalistes d'Autoretro. Bref, rendez-vous à la porte de Versailles du 3 au 7 février où vous attendent professionnels, clubs... et amis ! Pour tout savoir et vous faire saliver : www.retromobile.com

LE LIVRE DU MOIS



Un livre sur les Porsche qui, pour une fois, ne parle pas (ou si peu...) de 911, voilà qui fait bien plaisir ! Bien qu'ayant connu un vif succès commercial, les PMA (Porsche à Moteur Avant) que constituent les 924, 944 et 968 ont longtemps été boudées et ce livre leur rend justice. À l'heure où le constructeur allemand annonce le retour de 4-cylindres dans sa gamme, les PMA risquent d'ailleurs d'être reconsidérées... Certes, il existait déjà des ouvrages (parfois plus complets) traitant de ces autos mais celui-ci a le mérite d'être écrit en français. Un livre hautement recommandable pour distinguer une 924 d'une 924 S ou Turbo, une 944 d'une 944 S, S2 ou Turbo, etc. Petit "plus" par rapport à l'ensemble des livres consacrés à l'automobile en général, on y trouve pour chaque modèle un chapitre "Au volant" avec des sensations de conduite... qui donnent envie de prendre la route !

Porsche 924-944-968,
Aurélien Gueldry, E-T-A-I,
192 pages. Ouvrage disponible
par correspondance au prix
de 49 € (+ 7 € de port) auprès
de *La boutique du collectionneur*
(tél. 01 60 39 69 32,
www.la-boutique.com).



Land Rover Defender Celebration GOODBYE LAND ROVER...

Depuis 1948, le Land Rover – puis Defender en 1990 – n'en finit pas de barouder à travers la planète. Cependant, depuis quelque temps, on annonçait la fin de sa production... sans cesse reportée ! Mais cette fois, après plus de 2 millions d'exemplaires produits, le mythique 4x4 va tirer sa révérence courant janvier 2016. En dépit de sa position de conduite vraiment peu ergonomique, avec le bras coincé contre la portière, et son inconfort notoire, nous sommes nombreux à regretter sa disparition, ses incroyables capacités de franchissement, sa rusticité rassurante et sa bouille inimitable... Pour fêter son départ, l'importateur français a organisé le 21 novembre, dans l'enceinte du circuit de Linas-Monthéry, un rassemblement, le Land Rover Defender Celebration, qui a réuni pas moins de... 600 Land ! Diverses animations (concours d'état, parcours 4x4, démonstrations par les moniteurs du Land Rover Experience...) et un tour du circuit punctuaient cette riche journée rendant hommage à ce 4x4 de légende.

À NOS LECTEURS

Aidez-nous à mieux vous servir ! Les contraintes liées à la distribution des journaux et magazines en France nous obligent sans cesse à contrôler et à régler la répartition des exemplaires d'Autoretro dans les points de vente.

Chaque mois, achetez Autoretro dans le même kiosque. Vous nous rendrez service. Nous vous servirons mieux.



PIECES POUR JAGUAR

— ANCIENNES —
ET MODERNES

www.sngbarratt.com



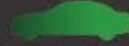
CATALOGUES TELECHARGEABLES
GRATUITEMENT



E-TYPE



MK2



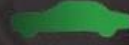
S-TYPE



X300



X350



XJ40



UPGRADES



XJ6/12



XJS



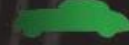
XK



XK8



X-TYPE



EARLY
SALOONS



+44 (0) 1746 765432



+1 800 452 4787



+33 385 201420



+31 13 521 1552



018 01 833 833 (GERMANY ONLY)

Les brèves



DIJON FAIT SALON

Ne manquez pas le 1^{er} salon Auto moto rétro au Parc des expositions de Dijon les 19 et 20 mars. www.autoretrodijon.com



TOUJOURS VERTS !

Vous possédez un 4x4 ou une auto verte de plus de 30 ans ? Participez le 20 mars à la 1^{re} rando touristique à la découverte de la verte Auvergne, sur les chemins de la Haute-Loire et du Cantal. Renseignements : Association Roues Libres, tél. 06 73 97 62 66.

LUNETTE POUR ALPINE A310

Jusqu'au 28 février, l'Amicale A310 4-cylindres lance une souscription pour la fabrication de l'introuvable lunette arrière des A310. Fabriquées en France, elles seront réalisées en polycarbonate. <http://a310.4c.free.fr/>



400 000 KM : DÉFI RELEVÉ !

Dans le n° 400 d'Autoretro, le rédac'teur se demandait si sa Mazda MX-5 serait capable d'atteindre 400 000 km avec son moteur d'origine. Amis lecteurs, sachez que c'est chose faite depuis fin décembre 2015. Bravo Mimix !



2^e Tours Vintage Legend TOTAL LOOK

Il n'y a pas que "la bagnole" dans la vie ! Si, pour vous, la passion de l'authentique ne se résume pas uniquement à l'auto ancienne, vous auriez alors très probablement trouvé votre bonheur lors du 2^e Tours Vintage Legend qui s'est tenu les 5 et 6 décembre. Ce salon qui fait la joie des chineurs regroupe en effet des exposants présentant tout ce qui participe de l'univers de votre automobile (plaques émaillées, vieux bidons d'huile, cartes routières...) et bien plus encore (mobilier, postes radio, vêtements d'époque...). À cette occasion, le Rétro Camping Club de France avait répondu à l'appel en recréant une scène de camping de jadis avec quelques véhicules et de nombreux accessoires. C'est fouillé, bon enfant, instructif et très drôle. Bravo ! www.tours-evenements.com



Vente Sotheby's à New York LE MILLION, LE MILLION !

À l'heure où le million d'euros devient presque l'unité de mesure lors des plus prestigieuses ventes aux enchères à travers le monde, on ne s'étonnera guère des quelques records obtenus lors de la vente RM Sotheby's à New York le 10 décembre dernier. Ainsi, la barquette Ferrari 290 MM de 1956 ex-Fangio atteignait la bagatelle de 25 463 800 € tandis qu'une des très désirables 19 Aston Martin DB4 GT Zagato de 1962 partait à 13 070 000 €. Pourtant, c'est une tout autre et bien plus "modeste" auto qui a retenu notre attention. En effet, un assez courant cabriolet Porsche 356 SC de 1964 a atteint... 1 608 600 € ! La raison ? Ayant appartenu à la chanteuse Janis Joplin, sa carrosserie arbore une peinture pour le moins psychédélique ! Refrain connu, les œuvres d'art n'ont pas de prix. Sinon très élevés...

Italian Car Passion à l'Autoworld DOLCE VITA



Nous vous l'annoncions dans notre précédente édition : il fallait se rendre à l'Autoworld de Bruxelles avant le 31 janvier pour découvrir une fantastique expo temporaire intitulée Italian Car Passion. Magnifiquement mises en scène avec des décors de théâtre rappelant des rues italiennes, elles étaient toutes là, les plus belles, rares ou incontournables autos italiennes d'après-guerre,

depuis l'ultra populaire Fiat 500 à la célébrisime Alfa Romeo Disco Volante. Sur notre photo, vous aurez tous reconnu au premier plan une craquante et rarissime Siata 8V. Prochain événement bruxellois à ne pas manquer à l'Autoworld, l'expo Flower Power, du 6 février au 23 mars, mettant en vedette le VW Combi, sans oublier la parade Love Bugs le 14 février. www.autoworld.be



True Historic Cars for Now People

PILOTEZ LA LÉGENDE !

Nos voitures sont LES SEULES VRAIES SHELBY, construites à la main, dans le plus pur respect des intentions d'origine. Le regretté Carroll Shelby lui-même en a défini les caractéristiques aidé, pour nos marchés, par Claude Dubois, ancien pilote et importateur de la marque en Europe.

La Shelby Cobra Daytona (CSX9000) illustrée ici représente l'aboutissement du rêve de Peter Brock, le génial designer du coupé Daytona original, qui permit à Shelby de remporter le titre mondial GT en 1965, au nez et à la barbe d'une prestigieuse marque italienne ! De conception moderne, confortable et utilisable dans toutes les conditions, cette GT d'exception, à l'instar de toutes nos Cobra, sera reprise dans le "SAAC World Registry", la bible du Shelby American Automobile Club. Référence absolue garantissant le maintien d'une cote élevée.

Rouler en Shelby : un plaisir intense mais aussi un investissement sûr.

www.gentlemancar.com

Importateur exclusif Shelby pour la France, Monaco et le Benelux



ENEZ NOUS VOIR À RETROMOBILE
DU 3 AU 7 FÉVRIER 2016

SHELBY
AMERICAN, INC.
by **GENTLEMAN CAR**
SHELBY AMERICAN OFFICIAL IMPORTER



Follow us !

www.facebook.com/ShelbyGentlemanCar

Gentleman Car • 15 rue de la Clé - 4633 Melen - Belgique
Tél : +32 (0) 87 66 15 32 - Mobile : + 32 (0)495 38 38 33
info@gentlemancar.com



VOS AUTOS !

Rubrique réalisée par Xavier Audiau

Vous aviez regretté sa disparition ? Voilà le retour tant attendu de la rubrique Vos autos ! Petite différence par rapport à la précédente version, désormais, non seulement on voit le véhicule présenté, mais également la sympathique trombine de son propriétaire ! Pour participer, c'est ici que ça se passe : redaction.ar@lva.fr



1 MAZDA MX-5

Hum, jolie voiture que celle de **Bruno Souron** et de son fiston ! « Quel plaisir de partager sa passion avec son fils ! Manu et moi avons commencé à acheter des automobiles en commun : une Renault 4 CV de 1958, puis une Peugeot 309 GTI de 1988 pour nous amuser sur circuit, et à présent Mixette, cette adorable Mazda MX-5 de 1991 avec laquelle nous venons de découvrir notre premier rallye de régularité. Cette petite auto, c'est la joie de vivre sur quatre roues ! Une vraie ballerine, légère et pétillante, virevoltant sur le "gras mouillé" mais jamais piègeuse si on reste prudent. Grâce à elle, on continuera longtemps à se créer de beaux souvenirs, père et fils. » Sur ce point, vous n'êtes pas au bout de vos peines, Bruno !



2 CITROËN 2 CV

Manifestement, **Philippe Cagnin** semble abonné à la 2 CV pour longtemps... « Je vous joins une photo de 2010 de ma première ancienne, une 2 CV6 vert jade de 1981, avec mes filles, Céleste (alors âgée de dix ans) au premier plan, Églantine (six ans) et moi-même. Céleste a tout de suite "accroché" avec cette voiture, comme le reste de la famille. Il faut dire qu'elle était de la partie quand je suis allé la chercher à une centaine de kilomètres de la maison et que nous sommes partis en Corse avec l'été suivant ! L'ayant revendue, désirant découvrir d'autres autos (Cox, DS...), j'ai alors eu droit à de véritables "cacas nerveux", aucune auto ne pouvant remplacer la Deuche ! Pris de remords, j'ai recherché et retrouvé une 2 CV6 vert jade, avec laquelle on a décidé de partir en vacances cet été ! Décidément, la Deuche est irremplaçable... » Et incomparable.



3 TRIUMPH SPITFIRE

Comme vous allez le constater, notre lecteur belge **Richard Beauset** est un homme fidèle. « La première photo, sur laquelle on peut voir ma future épouse et moi-même posant devant ma Triumph Spitfire Mk 2 d'alors, a été réalisée en 1971. Fidèle et nostalgique, on retrouve sur le cliché de 2013 mon épouse et moi-même posant devant une Spitfire 1500 ! » Ah, l'amour... des belles Anglaises !

4 VW GOLF

Quand on aime, on ne compte pas ! L'adage est visiblement partagé par notre lecteur suisse **Jean-Daniel Vionnet**... « Je vous présente trois de mes huit Golf. La 16 V rouge et la GTI noire de 1979 ont déjà eu les honneurs de votre journal (AR 269 et 375). La 16 V m'appartient depuis qu'elle est neuve et toutes les autres Golf m'ont été... données contre bons soins ! Je les restaure et toute la famille roule en Golf, à part une de mes filles jumelles qui préfère la Cox Mexico de 1979. La 1800 Trophy de Madame (au milieu) a été échangée contre une Golf Cabrio Black Spécial.

J'ai commencé à récupérer mes voitures quand les GTI se mettaient à la poubelle. Je suis mauvais en affaires et seule la passion m'anime ! »

Et vous avez raison : mieux vaut ça que l'inverse, Jean-Daniel !



5 ALFA ROMEO SPIDER "916"

C'est en Belgique que **Yves Glairon-Mondet** et son épouse ont déniché leur Spider série 1 verte tropico de 1997. « Fabriquée à Arese, tout comme son V6 3 litres 12 soupapes, c'est donc une des dernières "vraies" Alfa Romeo ! Cette auto est un vrai bonheur. Son moteur a un souffle inépuisable et un son fabuleux, surtout avec son pot homologué Ragazzon inox ! » Mais Yves, philosophe, reste lucide et sait pratiquer l'humour : « La coque pourrait être plus rigide (les Anglais appellent ça le "scuttle shake" et disent que c'est le cinquième amortisseur) mais ça ne provoque que quelques couinements de mobilier et n'affecte pas la tenue de route. Il y a aussi des réactions de couple dans la direction à l'accélération quand on met la poignée dans le coin jusqu'en 3^e mais personne ne vous y oblige ! Enfin, l'électricité est italienne, mais comme mon Spider ne dispose ni de capote électrique, ni de climatisation, cela fait des soucis en moins ! » C'est parfaitement résumé, Yves...





RÉTROMOBILE
PARIS EXPO
3 AU 7 FÉVRIER 2016



L'ASSURANCE DE VOTRE AUTO DE COLLECTION

Créé en 1974, AMV vous propose une gamme de produits d'assurance auto et moto spécialement étudiés pour répondre aux **besoins des collectionneurs**.

Parce que notre passion commune est exigeante, et que votre satisfaction est au cœur de nos préoccupations, nous nous engageons à vous offrir une qualité de **service privilégiée**.



TARIFS DÉGRESSIFS DÈS LE 2^e
VÉHICULE AVEC **L'OFFRE FLOTTE**

ASSURANCE IMMÉDIATE⁽²⁾ 24H/24
ET DEVIS GRATUIT SUR **AMV.FR**

CONSEILS ET DEVIS PERSONNALISÉS

0 821 827 010 Service 0,12 € / min
+ prix appel



(1) 24€ : Garantie de base pour un véhicule de plus de 50 ans, hors frais de gestion. (2) Garantie immédiate sur internet sous réserve d'acceptation par AMV AMV - SAS de courtage d'assurances au capital de 159 000 € - RCS BORDEAUX B 330 540 907 - Siège Social : Rue Cervantès - Mérignac - 33735 Bordeaux Cedex 9 - N° ORIAS : 07 000 513 - www.oriass.fr. AMV Légende Assurance Compagnie souscriptrice l'Équité. Photo : Cathy Dubulsson



PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

ENTRETENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET



DEPUIS 1920 - ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

**6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE**

Présent à

**SALON
RETRO
MOBILE**
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

REPLICA



Cobra Shelby Daytona 1965 by Highland Daytona Racing

Multiple de six

Six Cobra Daytona – et seulement six – ont permis à Shelby de battre Ferrari en 1965 sur son propre terrain : le Championnat du monde des GT. Rien d'étonnant si ces icônes américaines du sport automobile ont donné naissance à de multiples répliques. Signée Highland Daytona Racing, voici sans doute l'une des plus réalistes et des plus performantes. **TEXTE : JEAN-PAUL DECKER – PHOTOS : GILLES LABROUCHE**



« **J**e botterai le cul du vieux Ferrari ! », avait juré Carroll Shelby le jour où le *Commendatore* lui avait proposé comme un honneur de piloter gratuitement ses voitures.

Un vieux contentieux encore aggravé par son refus dédaigneux de céder sa Scuderia à Ford, impatient de s'imposer au Mans. Pendant que le géant de Détroit investit des millions de dollars dans son programme GT40, le Texan fourbit l'arme de la revanche. Mais il va frapper là où ça fait mal : le Championnat du monde des GT, chasse gardée des Ferrari GTO depuis 1962.

Pete Brock, de l'ingénieur Phil Remington et du chef mécanicien John Ohlsen, accouche d'une berlinette d'une fluidité spectaculaire. Avec son châssis renforcé par la structure tubulaire de la carrosserie, le coupé se révèle beaucoup plus rigide que le roadster, moins sauvage de comportement et surtout beaucoup plus rapide : 304 km/h dès les premiers tests ! Engagée début 1964 aux 2 000 km de Daytona, l'auto garde la tête de la course avant de prendre feu lors d'un arrêt de ravitaillement. Ce premier exploit, concrétisé le mois suivant par une victoire aux 12 Heures de Sebring, lui vaut son surnom de



En deux saisons de courses, les petits roadsters AC Cobra gavés par Shelby de l'anabolisant Ford V8 289 ci ont bien montré les dents et tenté de briser le monopole rouge mais les muscles ne suffisent pas toujours et les Cobra manquent de sveltesse. Face à l'imbattable GTO mais aussi à la Jaguar Type E Lightweight ou à l'Aston-Martin Project 214, le roadster Cobra avec son Cx vintage n'arrive plus à suivre sur les circuits rapides comme Spa, Le Mans ou Daytona. Comme le règlement, stipulant un minimum de cent exemplaires déjà fabriqués, autorise une carrosserie différente habillant les mêmes composants mécaniques, Carroll Shelby lance, fin 1963, l'étude d'un coupé profilé. En moins de trois mois, l'équipe, constituée du designer

Daytona. Cinq autres exemplaires sont construits dans la foulée, carrossés en aluminium chez Gransport à Modène, en plein dans le fief de Ferrari ! Malgré une superbe victoire en GT aux 24 Heures du Mans assortie d'une 4^e place au scratch, la Cobra Daytona manque de peu le championnat GT 1964. La consécration arrive l'année suivante avec le premier titre mondial acquis par un constructeur américain. Comme promis, Shelby a bien corrigé le vieil Enzo !

Pack de six

Les six Cobra Daytona fabriquées n'ont jamais couru toutes ensemble et ont connu ensuite des fortunes diverses. Il faudra même attendre

- ❶ La forme concave de la poupe permet de gagner 40 km/h en pointe.
- ❷ Attention, bête de course : si vous commettez une erreur de pilotage, la Cobra Daytona l'amplifie illico !
- ❸ Le V8 392 ci délivre la bagatelle de 450 ch...

La bestiale Cobra Daytona symbolise l'auto qui a mis à terre Ferrari !

le mois de septembre dernier pour les voir enfin toutes réunies lors de la célébration des 50 ans du titre mondial dans le cadre du fastueux Goodwood Revival ! Nostalgie des *sixties*, lauriers sportifs, folie spéculative, tous les ingrédients sont réunis pour faire aujourd'hui de ces voitures de course obsolètes, retrouvées parfois à l'état de semi épaves, des objets de culte. En 1967, Carroll Shelby s'était débarrassé de la Cobra Daytona #CSX 2287 pour moins de 2 000 dollars ! Imaginez la même aujourd'hui dans une vente. Combien ? L'enchère est à ma droite, Messieurs ! Quinze, vingt, trente millions

de leurs heureux commanditaires. Outre la firme Superformance, basée en Californie, spécialisée dans les répliques de Cobra, Ford GT40 et Corvette Gran Sport, ce sont Factory Five Racing et Highland Daytona Racing qui produisent sans doute les répliques les plus fidèles et les plus élaborées du coupé de Shelby. « Construite dans les années 2000, c'est probablement la seule HDR Daytona en France actuellement », souligne Rémi Mertins qui a amené le bolide sur le circuit d'Issoire. Tout le staff du CEERTA, pourtant habitué à voir des automobiles d'exception tourner sur sa piste,



Univers tout alu et plutôt sobre pour l'habitacle : on n'est pas là pour faire du tourisme ! Notez la barre de renfort.

de dollars, qui dit mieux ? Mais ce n'est pas ce qui a motivé la construction de répliques de ce modèle mythique. Plus que la valeur actuelle, et peut-être provisoire, de la Cobra Daytona, c'est son style unique et l'histoire chargée de symboles d'une voiture de course américaine enfin victorieuse des Ferrari et du gratin des GT qui ont tenté les innombrables répliqueurs. Et d'après le Cobra Registry, on en dénombre pas moins de... 56 ! Je vous ferai grâce de la liste complète comprenant de simples fabricants de kits, des assembleurs, des mécanos dans de petites officines ou encore de véritables constructeurs livrant "turn key", c'est-à-dire clé en main, des coupés Daytona à la carte correspondant aux moindres désirs

ne cache pas son admiration pour la qualité de la réalisation.

Holley, Holley !

Certes, plus question d'éléments en aluminium façonnés à la main par les artisans italiens de la *Carrozzeria Gransport*, mais la carrosserie en fibre de verre renforcée, parfaitement ajustée au niveau des ouvrants, reprend à s'y méprendre les galbes et les cotes de la version originale. Même les jantes en alliage blanches – des Halibrand replica – respectent la taille de 15 pouces d'origine, contrairement à bien d'autres Daytona dupliquées perchées sur d'improbables roues tuning en 17 voire 18 pouces. Revêtue du >

somptueux *Guards Blue* métallisé des Cobra officielles de la saison 1965, elle surprend les non-initiés par sa glace de custode pratiquement horizontale et sa poupe concave peinte pour moitié en blanc, identique en tous points au dessin novateur de Pete Brock qui avait ainsi gagné plus de 40 km/h par rapport au vieux roadster profilé comme une brique. Le capot avant basculé dévoile un V8 Ford Windsor alimenté par un gros carburateur Holley. « *En fait, c'est un 351 ci porté à 392 ci pour donner près de 450 ch, ce qui fait tout de même 60 ch de plus que les versions originales dotées, il est vrai, d'un "simple" Ford V8 289 de 4,7 l.* », précise notre ami. D'un oeil inquiet, les responsables du circuit examinent les énormes échappements quadruples, des Borla "big bore" qui, tels de monstrueux pythons, se lovent de chaque côté des bas de caisse. « *450 ch et combien de décibels ?* » Nous allons le savoir très vite après m'être glissé dans les bretelles du harnais Crowe, face au volant Grant à trois branches, marqué en haut d'un repère indiquant si les roues sont droites. Ça promet ! Avec le renfort central de l'arceau-cage, très présent, la couleur ambiante est à l'aluminium : plancher strié, énorme console renfermant la boîte de vitesses et, bien sûr, le tableau de bord garni des indispensables cadrans avec, face à moi, le gros

compte-tours gradué jusqu'à 8 000 tr/min et le tachymètre affichant une vitesse maxi de 140 miles. Seulement ? En dessous, s'alignent quelques basculeurs pour les *lights*, le ventilateur et la pompe à essence électriques, sans oublier la montre et... la commande de l'air conditionné ! Ah oui, c'est bien une réplique... Notez que le grand Dan Gurney aurait probablement apprécié cet élément de confort tout au long de sa ronde interminable au Mans en 1964. Pour ma part, je préfère ignorer ce perfectionnement décadent et jouer le jeu jusqu'au bout. Sinon, autant essayer une Viper, non ? Pompe à essence enclenchée, un tour de clé et aussitôt les quatre pots latéraux érucitent, faisant sauter en arrière les quelques curieux rassemblés. Allez, gaz ! On mesurera les décibels un autre jour. Avec un pédalier très décalé vers la gauche, l'embrayage renforcé se mérite, tout comme le levier de la boîte 5 très incliné vers l'arrière. Verrouillages fermes mais précis, cette boîte Tremec T-5 doit encaisser les ruades des 450 canassons tout prêts à cirer les pompes des gros Dunlop Qualifier arrière.

Chaud bouillant !

Pas besoin de brûler le bitume bien longtemps pour que tout soit chaud bouillant. À commen- ➤



La Cobra ? Qui s'y frotte, s'y pique !

Un vacarme de Caterpillar, une chaleur d'enfer, cette Daytona est avant tout une bête de circuit !

Imaginez la poussée bestiale et la sonorité sauvage du V8 via les échappements latéraux... Rooooarr !



LES AUTHENTIQUES COBRA DAYTONA, DES ICÔNES AMÉRICAINES

Vous le savez sans doute, les châssis Cobra destinés aux USA, donc à Shelby, sont frappés des lettres CSX, ceux réservés au marché britannique sont marqués COB et ceux destinés à l'export COX. Parfaitement identifiés, les six coupés Daytona fabriqués en 1964 et reconditionnés en 1965 par Shelby American portent les numéros de châssis suivants : CSX 2286, CSX 2287, CSX 2299, CSX 2300, CSX 2601 et CSX 2602.

La Cobra Daytona la plus titrée est CSX 2299, 4^e au scratch et 1^{er} GT aux 24 Heures du Mans 1964 (équipage Gurney/Bondurant), 3^e au scratch et 1^{er} GT au Tourist Trophy à Goodwood la même année (Dan Gurney), 2^e au scratch et 1^{er} GT aux 2 000 km de Daytona 1965 (équipage Schlesser/Keck), 4^e au scratch et 1^{er} GT aux 12 Heures de Sebring 1965 (Schlesser/Bondurant), sans compter des places d'honneur au Mans et à Enna

cette même année 1965. CSX 2299 a également participé au 13^e Tour de France automobile, en septembre 1964, et a tenu la tête avant d'abandonner, pilotée par le vétéran Maurice Trintignant qui courait là son dernier Tour Auto. Les six coupés Daytona sont aujourd'hui entre les mains de collectionneurs privés et aucun n'est actuellement proposé à la vente. D'où l'intérêt des répliques...



La sangle de cuir permet d'ouvrir la fine et légère portière. En arrière de la petite meurtrière de plexy, la prise d'air devrait être peinte en bleu.





ACHETER UNE RÉPLIQUE DE COBRA DAYTONA

Ce qu'il faut savoir

Il y a l'embarras du choix... aux USA ! Pas moins de 56 répliqueurs de Daytona sont recensés par le Cobra Registry. Certains ne sont que de simples distributeurs des productions de Factory Five ou Superformance, les modèles les plus fidèles avec Highland Daytona Racing. Cette dernière officine ne vend que des répliques clé en main mais d'autres proposent des kits à monter, généralement sur des bases de Mustang, très courantes aux States. Dans tous les cas, outre la fidélité des lignes, variable selon les kits, on veillera à l'ajustage très soigné des éléments de polyester, aux divers accessoires du tableau de bord,

à la qualité des jantes et pneus et, bien sûr, à celle du châssis tubulaire qui ne doit présenter aucune trace de corrosion, de soudures ou de chocs mal réparés. Le choix des moteurs est très large, en général des V8 Ford 289, 302, 351 ou 392 ci, plus ou moins préparés (carburateurs Holley ou bien Motorcraft, injection...). Idem pour les boîtes de vitesses d'origine Borg-Warner à 4 ou 5 rapports, des ponts (origine Ford Mustang) avec ou sans autobloquant. Bref, tout un catalogue de pièces à détailler avant l'achat en même temps que les factures. Autre "détail" d'importance : les papiers ! En France, exigez une auto avec une carte grise de collection, faute de carte grise normale. La plaque constructeur, sous le capot

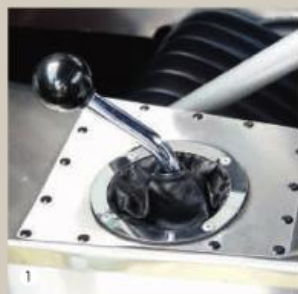
à droite, peut réserver des surprises. Ici, nous avons une authentique plaque "Shelby America Los Angeles" avec le code CSX 3745. D'après mes recherches, ce code correspondrait plutôt à une Shelby GT 500 KR de 1968. Pour sa part, la carte grise de collection, décernée par la FFVE, indique une 1^{re} mise en circulation le 9/10/1965. Bon, puisque c'est écrit...

en France sur la demande de son premier propriétaire qui a réussi à obtenir une carte grise collection. De lignes très fidèles et particulièrement bien réalisés et équipés par rapport à d'autres exemplaires actuellement sur le marché, il est proposé à la vente à 80 000 €. Sur ce marché très étroit, l'offre semble osciller entre 70 000 € et 90 000 €. C'est le prix de la qualité...

Combien ça coûte ?

S'il est possible d'acquérir un kit à monter dès \$25 000 (Shell Valley Classic Wheels) ou à \$59 900 avec de vraies pièces Shelby (Shelby Distribution), le coupé Daytona présenté ici est certainement le seul HDR construit clé en main importé

- ❶ Conformément à l'origine, le levier de vitesses est très fortement coudé vers l'avant.
- ❷ Absolument pas d'origine, la climatisation est en revanche très appréciable !
- ❸ Le pédalier articulé au plancher est allégé. L'ennemi, c'est le poids...
- ❹ À quelle heure, déjà, le rendez-vous ? En mettant les watts, on devrait être dans les temps...





La finition de cet exemplaire est particulièrement soignée. Ça donne envie de faire un p'tit tour de circuit, non ?

Caractéristiques techniques

COBRA SHELBY DAYTONA 1965 BY HIGHLAND DAYTONA RACING

Moteur Ford Windsor, V8 351 ci porté à 392 ci, 6 392 cm³ (101,65 x 88,9 mm), 450 ch à 6 800 tr/min, 1 950 lbs à 2 400 tr/min, rapport volumétrique 10,8 à 1, soupapes en tête, poussoirs hydrauliques, pistons forgés Black, 1 arbre à cames central, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur Holley 650 à double pompe de reprise, échappements Borla quadruples extérieurs.

Transmission aux roues AR, embrayage renforcé McLeod, boîte Tremec-T5 Borg-Warner 5 vitesses, pont AR Ford 9" et différentiel autobloquant Auburn Pro Series Posi à 75 % (choix de rapports disponibles : 3,00, 3,23 ou 3,50).

Direction par boîtier à recirculation de billes, sans assistance.

Freins disques ventilés AV/AR.

Suspension AV/AR avec triangles et combinés filetés QA1 réglables en hauteur et dureté, amortisseurs Koni et barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie châssis tubulaire renforcé avec caisson alu, carrosserie en fibre de verre renforcée, coupé 2 places.

Dimensions longueur 4,15 m, largeur 1,72 m, hauteur 1,09 m, empattement 2,28 m, voies AV/AR 1,30/1,33 m.

Roues jantes alliage Halibrand replica à 5 tocs, pneus AV 225/50/R15, AR 255/60/R15 (Dunlop GT Qualifier sur modèle essayé).

Poids (à vide) env. 1 350 kg.

Performances (données constructeur) vitesse maxi 220 à 270 km/h selon rapport de pont, 0 à 100 km/h 4,4 sec., 0 à 160 km/h 8,8 sec.

cer par le V8. *Damned !* J'ai oublié d'enclencher le ventilateur et le thermomètre voit déjà rouge ! Puis, c'est au tour des pneus qui, sous le coup de quelques accélérations musclées, commencent à repeindre la piste couleur caoutchouc. Quant au tunnel de boîte, il dégage à lui seul les calories de plusieurs convecteurs. Et je ne vous parle pas du pilote, transformé en écrevisse à la nage tentant d'aspirer avidement une goulée d'air par les minuscules volets des vitrages latéraux en Perspex... Finalement, la clim, hein... Dans les sinuosités du circuit, perchée sur ses Dunlop à flancs hauts, la Daytona tortille du popotin et un simple lever de pied suffit à la mettre en travers. Facile de rétablir la situation avec 450 bourrins sous la semelle, d'autant que la direction reste très sensitive. Brrrrrom, rhahh... Un coup de 2^e jusqu'à 6 500 tr/min et j'enfile la 3^e pour rétrograder à l'épingle du fond. Le pédalier facilite le talon-pointe et les gros freins ventilés écrasent le museau de la Cobra au ras du sol. Pour exploiter l'engin, il faut le freiner un maximum avant de le placer dans le virage pour accélérer franchement une fois en ligne. Une conduite "on/off" sans grande finesse, il faut bien l'avouer. La ligne droite du circuit d'Issoire est encore trop courte pour tenter de passer la 5^e et, en 4^e, l'aiguille du compteur-menteur s'approche des 140 mph, ce qui doit dépasser convenablement les 200-210 km/h. Mais la canicule aidant, une autre aiguille est bientôt elle aussi au taquet : celle de la température du V8. Arrêt au stand, aussi salutaire pour la mécanique que pour le pilote. Ce qui me laisse le temps de vous dire que cette Daytona replica, superbement réalisée par Highland Daytona Racing, est avant tout une bête de circuit. Un vacarme de Caterpillar, une chaleur d'enfer, pas la moindre place pour des bagages et un siège de torture pour un éventuel passager, le compte est vite fait. Avec, en plus,



Les jantes respectent la dimension et la couleur des Halibrand d'origine mais le papillon central est ici factice.

une frime difficile à assumer en ville et devant les képis. C'est avant tout une habile mixture où la fidélité des lignes originales, la puissance débridée du V8 US et une réalisation artisanale de grande qualité se rejoignent pour rendre hommage à l'une des rares icônes américaines de la course automobile. Un cocktail corsé pour ceux qui veulent goûter du brutal sans être trop regardant sur les millésimes...

Nos plus vifs remerciements à l'équipe du CEERTA, Circuits d'Issoire (Z.I. de Lavaur, 63500 Issoire, circuits asphalte et pistes terre, tél. 04 73 55 56 56, www.ceerta.com) pour son accueil toujours disponible et passionné. Merci aussi à Rémi Mertins (RM Motors, tél. 04 73 94 15 95/06 30 52 82 35, contact@rm-motors.fr) pour le déplacement tout particulier et la mise à notre disposition de cette rare Cobra Daytona replica proposée à la vente.

VW Typ 82 Kübelwagen, vs 1942 Jeep Willys MB, 1944

Liaisons dangereuses



Tout au long de chaque conflit, les belligérants ont poussé leurs techniciens à améliorer l'armement à défaut d'inventer l'arme fatale, imparable. La Première Guerre mondiale voit ainsi, en moins de quatre ans, le rapide développement de l'aviation et les débuts du char d'assaut. La suivante sera une guerre de mouvement. Il n'y a guère que Gamelin et les vieilles badernes de l'État-major pour croire encore à la défensive en s'enterrant en 1939 au fond de la Ligne Maginot ! La *Blitzkrieg* – la guerre éclair – est appliquée avec succès par la Wehrmacht en Tchécoslovaquie, en Pologne et aussi, hélas, en France dès mai 1940. Une armée mécanisée, rapide et réactive, dotée de chars de rupture, de liaisons radio et aussi de véhicules légers de liaison capables de se déplacer sur tous les terrains avec un équipage, ses armes et ses munitions. Mais ce concept n'est pas une exclusivité allemande. L'État-major américain, convaincu d'affronter bientôt l'Allemagne, procède du même raisonnement et mobilise sa colossale puissance industrielle. Le 27 mai 1940, le gouvernement US lance un appel d'offres pour un véhicule à quatre roues motrices, d'un

poids de 590 kg avec une charge utile de 272 kg, équipage compris, et des voies larges de 1,49 m lui permettant d'emprunter, pneus démontés, les rails de chemin de fer. Voilà, z'avez 75 jours pour emporter le marché ! Sur les 135 sociétés contactées, seules Bantam et Willys-Overland daignent répondre. Obscur constructeur au bord de la faillite, Bantam relève le défi en s'attachant les services de l'ingénieur Karl Probst et aussi de Spicer Ltd, seul et unique fournisseur de transmissions 4x4. Le 23 septembre, Probst conduit lui-même le prototype Bantam au camp de Holabird où il subit les tests avec succès. Bien sûr, à force de renforts, il a fallu ramener le poids à 950 kg mais ce qui inquiète le plus l'US Army, c'est la capacité de Bantam à produire en grande série pour répondre aux besoins pressants des troupes. Du coup, c'est Willys, d'abord évincé car arrivé trop tard, qui raffe la mise avec sa Quad sous réserve d'offrir au géant Ford la licence de construction de la Jeep MB définitive. Reste à Bantam les yeux pour pleurer et le marché des remorques ¼ de ton comme lot de consolation. Y'a pas de morale. La guerre ? *Ach, gross malheur !* Outre un gigantesque programme de construction d'autoroutes,



Lors de la Seconde Guerre mondiale apparaît le véhicule de liaison. Qu'ils soient dérivés d'un modèle de série comme la Kübelwagen ou spécialement conçus comme la Jeep, ces engins ont bravé mille dangers. Technique, construction ou parcours historique, tout les oppose ! Mais la passion des collectionneurs assortie d'un devoir de mémoire les réunit...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER – PHOTOS : DANIEL DENIS

le chancelier Hitler, dès son accession au pouvoir, lance le projet d'une "voiture du peuple" – la Kdf, future Volkswagen – à quatre places, propulsée par un 1 000 cm³ refroidi par air et capable d'atteindre 100 km/h sur les *autobahn*. Un projet concrétisé par l'ingénieur Porsche qui, entre 1936 et 1938, fait parcourir des millions de kilomètres à ses prototypes confiés aux troupes du III^e Reich. Inaugurée en 1938, l'usine de Wolfsburg commence à produire la Kdf mais Hitler, persuadé de l'utilité d'un engin léger de liaison, en fait étudier un dérivé militaire. La disposition "tout à l'arrière", gage de bonne motricité, est conservée et, pour améliorer la garde au sol et l'adhérence des deux seules roues arrière motrices, Herr Doktor Porsche l'équipe de réducteurs et d'un différentiel autobloquant. Légère (725 kg) et assez spacieuse pour emmener quatre soldats et leur équipement, cette Kdf militaire se révèle au cours des tests égale sinon supérieure à bien d'autres engins 4x4. Hitler, emballé, donne son feu vert et le premier exemplaire de la VW Typ 82 est livré à la Wehrmacht en décembre 1939 sous l'appellation officielle de "Kübel-sitz wagen", la voiture-baquet, rapidement surnommée

Kübelwagen par les bidasses allemands. Prévue pour durer le temps du conflit, la Jeep, construite à 639 245 exemplaires par Willys et Ford, poursuit aujourd'hui encore une étonnante carrière partagée entre travail, loisirs et collection. Face à la mère de tous les 4x4, la Kübel, dont il reste bien peu des 50 435 exemplaires fabriqués, a longtemps souffert en France d'une image négative sans rapport avec ses incontestables qualités. Malheur aux vaincus, n'est-ce pas ? 70 ans après la fin des combats, nos deux adversaires, toujours revêtus de leur uniforme, se retrouvent en (tout) terrain bien pacifique et s'opposent par leurs choix techniques, leurs arguments pratiques et leur valeur historique. Présentez, armes !

Nos plus vifs remerciements au MCVG (Fédération Française des Groupes de Conservation Militaire, www.mvvg.org) qui a permis la réalisation de ce reportage, ainsi qu'à la famille Fine pour ses conseils. Salve d'honneur à Michel Tard et Gérard Bellanger pour leur participation enthousiaste et leur réactivité.



Le confort n'est pas la qualité première d'une Jeep : sur chemin défoncé, il faut s'agripper pour rester à bord ! Ci-dessus, une idée lumineuse pour mécaniquer dans le noir...

Vie à bord

MISE EN BOUCHE

Même taille, même gabarit, mais alors, on oubliera le mot esthétique ! La Jeep, c'est une caisse au profil anguleux, un dessin génial et intemporel sur un châssis court qui va servir de modèle à des générations de 4x4 : Land Rover, Toyota BJ, Suzuki, Cournil et jusqu'à inspirer de petits engins de loisir (Dallas, Mini Moke...). Pas de porte-à faux, ou si peu, pour de meilleurs angles d'attaque en franchissement et des tôles taillées dans le brut pour affronter champs de bataille

et pistes forestières. Avec un empattement de 2,40 m, la VW est moins ramassée et son style "baignoire" typique de l'école allemande sera repris plus tard par la Munga et les VW 181 et Iltis. Plus que la Jeep ultra minimaliste, sa capote étanche et ses quatre vraies portières dotées de vitrages amovibles l'apparentent à une véritable automobile.

POSITION DE CONDUITE

Quatre soldats tiennent à l'aise à bord de la VW, bien calés sur les sièges à ressort et protégés par les portières. Le conducteur pour sa part est parfaitement dans

l'axe du volant à fines branches, avec le pédalier décalé vers le centre comme sur une certaine Cox. Serrez les rangs, à bord de la Jeep ! Surtout à l'arrière avec cette étroite banquette une place et demi. Le volant à fine jante au ras du ventre, notre jeeeper ressemble à un crapaud, les bras repliés, les genoux à hauteur du menton et le postérieur mesurant l'épaisseur du méchant coussin posé à même le réservoir d'essence. *No smoking, please !*

COFFRE

Deux petits coffrets avec couvercle dans les ailes arrière et un vide-poches pour

Symbole de la Libération, la Jeep est aussi et surtout la mère de tous les 4x4 modernes. Une icône...





Hormis une panne d'essence, rien n'arrête la Jeep ! Redoutable franchisseur, l'engin étonne aujourd'hui encore... Ci-dessous, le poste de commande "brut de fonderie" affiche complet.



JEEP WILLYS MB, 1944

Moteur type 441 Go-Devil, 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 2 199 cm³ (79,37 x 111,12 mm), 60 ch à 4 000 tr/min, 14,5 mkg à 2 000 tr/min, rapport volumétrique 6,48 à 1, 1 arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 3 paliers, 1 carburateur Carter WO 5395 (Solex 32PBIC sur véhicule présenté).

Transmission aux roues AR (4x2) ou 4x4 par crabotage du pont AV, boîte 3 vitesses Warner T-34J à 1^{re} non synchronisée, boîte de transfert Spicer 2 rapports (rapport TT, 1,97).

Direction à vis et galet, sans assistance.

Freins tambours AV/AR à commande hydraulique, frein de stationnement sur transmission. Pas d'assistance.

Suspension à ponts rigides AV/AR avec ressorts à lames semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques hydrauliques (renforcés à l'AR).

Structure/Carrosserie châssis type échelle à longerons et traverses acier, carrosserie acier type torpédo sans portes, 4 places.

Dimensions longueur 3,36 m, largeur 1,58 m, hauteur 1,77 m (capotée), empattement 2,04 m, voies AV/AR 1,22 m, garde au sol 0,22 m.

Poids 1 054 kg, charge utile 363 kg.

Roues jantes acier, pneus type Military 6,00x16.

Performances vitesse maxi 105 km/h, pente maxi 60 %, hauteur de gué franchissable 0,45 m.

le caporal-chef devant, *that's all* ! OK, on peut rabattre la banquette mais l'espace est vraiment compté sur la Jeep MB. D'où la fameuse remorque Bantam T-3 prévue pour emmener armes et bagages... Rien à l'avant de la Kübel sinon la roue de secours et un astucieux logement pour le jerrycan sous le tableau de bord. Mais le spacieux coffre arrière sous son couvercle s'agrandit encore en basculant le dossier de la banquette. Quant aux portes, elles peuvent se rabattre ou s'enlever en un clin d'œil pour transporter des objets encombrants.

ÉQUIPEMENT/FINITION

En grand uniforme, nos deux rivales : peinture mate (Olive Drab pour la Jeep US, gris Wehrmacht pour la VW) avec tous

les marquages réglementaires, toile rêche sur les sièges et bâche robuste pour les capotes dotées de minuscules lucarnes, c'est du brut de décoffrage. D'origine, la Kübel, fenêtres et capote en place, s'avère très étanche. La Jeep a été surnommée à l'époque *pneumonia wagon*, devinez pourquoi ! Avec la capote seulement, c'est le royaume des courants d'air et guère mieux une fois les bâches latérales mises (difficilement) en place. Chacune dispose de son lot "pionnier" : pelle et pioche sur le côté de la Jeep, pelle sur l'aile avant de la VW, ses jerrycans de 20 l et ses feux de circulation en convoi (feu de *black-out* sur l'aile gauche de la Willys, *Notek* en forme de champignon pour l'allemande qui possède même des flèches de direction fixées au pare-brise). Très

complet, le tableau de bord de la Jeep sur lequel figurent les plaques d'instructions de conduite contraste avec son aspect spartiate. Il y a même une jauge à essence que ne possède pas la Kübel dotée d'une réglette en bois pour mesurer le niveau. *Nicht rigolade* : au tableau, un seul compteur, pour la vitesse, encadré par les boîtes à fusibles, très accessibles, et la clé de contact actionnant aussi les lumières comme sur les motos BMW ou Zündapp de la Wehrmacht. Nos deux guerrières possèdent des pare-brise rabattables sur lesquels sont fixés les moteurs des essuie-glaces.

Vie à bord

JEEP : **7/10**

KÜBELWAGEN : **8/10**

VOLKSWAGEN TYP 82
KÜBELWAGEN, 1942

Moteur 4-cylindres opposés à plat en position AR, tout alu, 1 131 cm³ (75 x 64 mm), 24 ch à 3 000 tr/min, 6,8 mkg à 2 000 tr/min, rapport volumétrique 5,8 à 1, soupapes en tête, 1 arbre à cames central, vilebrequin 4 paliers, 1 carburateur inversé Solex 26 VF (Zenith-Stromberg sur véhicule présenté), refroidissement par air.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses à crabots, différentiel AR autobloquant ZF.

Direction à vis sans fin, sans assistance.

Freins tambours AV/AR à commande mécanique. Pas d'assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes avec bras tirés et barres de torsion transversales AV, demi-arbres oscillants et barres de torsion transversales cannelées AR, amortisseurs à levier.

Structure/Carrosserie plateforme en tôle d'acier à poutre centrale, éléments de caisse soudés, carrosserie torpédo acier, 4 portes, 4 places.

Dimensions longueur 3,74 m, largeur 1,60 m, hauteur 1,64 m (capotée), empattement 2,40 m, voies AV/AR 1,35/1,36 m, garde au sol 0,29 m.

Poids 725 kg, charge utile 300 kg.

Roues jantes tôle emboutie, pneus 5,25x16.

Performances vitesse maxi 80 km/h, pente maxi 45 %, hauteur de gué franchissable 0,45 m.



En dépit de seulement deux roues motrices à l'arrière, la Kübel est capable de prouesses sur terrain accidenté grâce à son autobloquant et son faible poids. Ci-dessous, difficile de faire plus dépouillé !



Performances

MOTEUR

Créée en partant de zéro, la Jeep symbolise la puissance américaine : un gros 4-cylindres, le Willys Go-Devil de 60 ch, cavalerie respectable en 1940 pour une aussi petite voiture. Un classique 2,2 l à soupapes latérales, presque inusable avec sa distribution par chaîne, refroidi par eau mais souvent sujet au vapor-lock dans l'effort. Porté sur la boisson, son carburateur Carter, souvent remplacé par un Solex, avale goulument ses 16 à 20 l/100 km à pleine charge. Dérivée de la VW civile, la Kübel joue la simplicité et l'économie en adoptant d'abord le "katraplat" 985 cm³ de la Kdf refroidi par air monté à l'arrière, remplacé dès mars 1943 par le 1 131 cm³ "pied moulé". 24 ch seulement mais pas plus de 7 à 9 l/100 km, une plus grande légèreté, pas de durits ni de radiateur et une indifférence totale aux divers climats : les Kübel de l'Afrika Korps se retrouveront parfois dans les steppes russes sans autre

modification qu'un petit réchaud à alcool pour faciliter les démarrages.

TRANSMISSION

Légèreté et simplicité, c'est le choix allemand. Avec 725 kg, la Kübel, équipée d'une boîte 4 vitesses, fait l'impasse sur la transmission intégrale, lourde et compliquée. Bien aidées par la position arrière du moteur et la présence d'un différentiel autobloquant ZF, ses deux roues motrices gagnent aussi en garde au sol grâce aux réducteurs qui décalent l'axe des roues. Archétype du 4x4 auquel elle ouvre la voie, la Jeep MB possède un pont avant enclenchable par un levier au plancher et une boîte de transfert Spicer à deux rapports offrant ainsi 3 vitesses "route" et 3 plus courtes en tout-terrain. Une technique de poids puisque la Jeep MB atteint 1 054 kg en ordre de marche.

LES CHIFFRES

Avec une vitesse de 105 km/h pour guère plus d'une tonne, la Jeep offrait aux G.I.'s

des années 1940 des performances de voitures de sport. Voiture de liaison dangereuse ? Hors piste, grâce à sa transmission 4x4, elle peut grimper des pentes de 60 % sur la 1^{re} réduite, franchir des gués de 0,45 m et des ornières de 0,22 m, tout cela avec une autonomie théorique de 460 km grâce à son réservoir de 57 l et son jerrycan de 20 l. Pour sa part, l'allemande se contente d'une vitesse de 80 km/h qu'elle est capable de soutenir indéfiniment grâce à son refroidissement par air. Deux roues motrices seulement mais une bonne adhérence du "tout à l'arrière" qui lui permet, aidée par son différentiel autobloquant et ses réducteurs, de franchir des pentes de 45 %, des gués de 0,45 m et, grâce à son fond plat, d'ignorer les ornières de moins de 0,30 m. Seul bémol, son réservoir de 40 l limite son autonomie à quelque 380 km.

Performances

JEEP : 7,5/10
KÜBELWAGEN : 7/10



Croyez-le ou non mais la Kübel est assez confortable... Ci-dessus, le peu puissant mais increvable "quattraplat" refroidi par air reprend la disposition "tout à l'arrière" de la Cox.

Comportement

TENUE DE ROUTE

"Tout à l'arrière" contre propulsion classique, le tout sur de minces pneus à profil Military de 16 pouces, pas de miracle à attendre ! La VW est, sans surprise, sur-vireuse, assez facile à contrôler vu sa vitesse limitée. La Jeep, plus rapide mais plus courte d'empattement, est aussi plus vicieuse et très sensible aux rebonds de suspension qui lui donnent une trajectoire erratique. Bien évidemment, la position 4x4, uniquement utilisée hors piste ou sur routes glissantes sous peine de rapide détérioration mécanique, procure dans ces conditions à la Jeep une adhérence supérieure. Sur les pentes raides et dans le rocher, c'est l'arme absolue ! Pourtant, la VW ne démerite pas et, en croisement de ponts, le manque de débattement des roues est compensé par le différentiel autobloquant qui répartit la propulsion sur

les deux roues arrière même si l'une se trouve sur une surface glissante. Un avantage sur sa rivale qui, même en 4x4, peut se retrouver stoppée si deux roues d'un même côté perdent l'adhérence !

FREINAGE

Avec quatre tambours actionnés par câbles, le freinage de la Kübel avoue son âge mais la voiture reste bien en ligne. Tout le contraire de la Jeep dont le circuit de freinage hydraulique, plus court du côté gauche, la fait invariablement tirer à gauche ! Un éternel sujet de discussion lors des contrôles techniques... De plus, son frein à main sur la transmission est d'une inefficacité proverbiale.

DIRECTION

Relativement douce et précise, la direction à vis sans fin de la Kübel est identique à celle des premières Coccinelle et arrive à prendre rapidement du jeu. Malgré son

empattement plus long, son rayon de braquage vaut bien celui de la Jeep dont la direction, peu précise, ne manque pas de renvoyer avec violence le détail des obstacles rencontrés. Un conseil avisé ? Ne jamais conduire avec les pouces à l'intérieur du volant !

SUSPENSION/CONFORT

Avec ses suspensions à roues indépendantes par barres de torsion, la Kübel ménage davantage son équipage que la Jeep MB dotée d'essieux rigides assortis d'inflexibles ressorts à lames semi-elliptiques. En charge, les choses s'améliorent un peu à bord de l'Américaine mais les minces coussins ne procurent ni confort ni maintien. Et comme il n'y a pas de portières...

Comportement

JEEP : **6,5/10**

KÜBELWAGEN : **7/10**

Contrairement à la Jeep, la Kübel s'apparente à une "vraie" voiture : elle dispose même de portières !





Entretien

PIÈCES DÉTACHÉES

On peut facilement reconditionner une Jeep et même la reconstruire totalement en partant de sa carte grise, tant les pièces sont abondantes et aisées à retrouver. Certains professionnels peuvent vous mitonner à la demande une Ford GPW ou Willys MB raide de neuf. Très nombreux spécialistes (Jeep Village, Jeepest, Indian Cars, Jeep Parts, Jeep Sud-Est...) pour les pièces, mécanique et carrosserie, à des prix abordables. Méfiance pour toutes les pièces provenant d'Asie, moins chères mais souvent de très mauvaise qualité ! Pour la VW, malgré les nombreux spécialistes de la Cox et dérivés, rares sont ceux qui se penchent sur les Kübel en France (Bugs are us à Coutras près de Bordeaux, www.bugs-are-us.net). Tous les éléments spécifiques (carrosserie, sièges, accessoires, pneus) sont refabriqués en République Tchèque chez Vladimir Lehar (leharmilitaryvehicles.cz) ou chez Kdf Osnice (www.kdf.cz).

FRÉQUENCE ET DIFFICULTÉ DES INTERVENTIONS

Vu le faible kilométrage effectué par ces engins de collection, la Jeep sera vidangée tous les 4/5 ans et tous les points de graissage suivis après chaque sortie TT. On peut ajouter avec profit un additif dans l'huile genre Mecasyl ou Silicoil. Vidange et graissage plus fréquents (une fois l'an) pour la VW avec nettoyage du filtre à air, des dessous moteur en cas de balade TT et réglage des commandes de freins à câbles.

BUDGET

Juste un peu d'essence (6 à 8 l/100 km sur route) pas d'eau ni d'antigel, des pneus 5,25x16 (tchèques) à 60/70 € pièce, la VW Typ 82 a le sens de l'économie. Comptez le double en consommation pour la Jeep et des pneus (chinois) en 6,00x16 à 60/80 € pièce. Auréolée, en France, du prestige des vainqueurs, la Jeep est depuis longtemps collectionnée. Comptez de 10 000 € à 20 000 € pour une Ford GPW ou Willys MB restaurée avec goût. Pratiquement



7, 12
10

Outre les commémorations historiques auxquelles elles peuvent participer, la Kübel comme la Jeep demeurent d'excellentes compagnes pour sortir des sentiers battus. En toute liberté...



toutes les Jeep débarquées en France ont, un jour ou l'autre, été reconstruites dans les ERGM de la Maltournée ou des Granches avec des pièces Ford, Willys voire Hotchkiss, selon arrivages, et trouver une Willys MB ou Ford GPW 100 % d'origine

est une vue de l'esprit. On ne parle pas ici des Jeep M201 construites en France sous licence par Hotchkiss de 1955 à 1968 et absolument pas contemporaines de la Kübelwagen, même si certains s'obstinent à les affubler d'étoiles et de peintures de guerre US ! Longtemps délaissée voire dénigrée chez nous pour son passé historique, la VW Typ 82 fait le bonheur des collectionneurs belges, allemands, suisses et luxembourgeois. Rien en dessous de 30 000 € et un bel exemplaire restauré avec le souci de l'origine peut prétendre à 40 000 € voire davantage.

Entretien

JEEP : 8/10

KÜBELWAGEN : 6,5/10

Conclusion Tout le monde connaît la Jeep, beaucoup moins la Kübelwagen, longtemps handicapée, du moins en France, par une certaine image négative. Opposer la Jeep à la Kübel, c'est comparer un 4x4 à une simple deux roues motrices, pensez-vous ? Puissante et disposant de quatre roues motrices, la Jeep reste, certes, la référence sur terrain très accidenté. Et pourtant, simple, légère et économique, la VW se comporte presque aussi bien que la Jeep en hors piste et sans conteste de façon plus civilisée sur la route, même si elle manque de puissance et de couple. Et dans les cas désespérés, grâce à son faible poids, son équipage peut la soulever ou la tirer pour la dégager ! Deux écoles, deux conceptions différentes : les gros moyens et la puissance de l'industrie américaine face à la recherche et à la sophistication innovantes des techniciens allemands. Même combat, c'est le cas de le dire, pour les autres engins militaires de la Seconde Guerre mondiale : Mustang P-51 contre Me 262 à réaction, tracteur d'artillerie Mack NO contre Famo Sd.Kfz 7, Jeep GPA amphibie contre VW Schwimmwagen, on pourrait multiplier les exemples. Aujourd'hui, les collectionneurs redécouvrent les qualités techniques de la VW Typ 82 et nombreux sont ceux qui, comme notre ami Michel, possèdent les deux rivaux !



Michel Tard

« De la Jeep à la Kübel... »

« Comme beaucoup d'amateurs de véhicules militaires, j'ai commencé par une Jeep, cette Willys MB de 1944 restée trois ans abandonnée dans un bois avec un arbre qui poussait à travers le plancher ! », se souvient Michel Tard, membre du MVCG Aquitaine. « Il a fallu deux ans de restauration minutieuse avant de la doter de tous les marquages et d'une radio d'époque. Jusqu'au jour où mon épouse m'a avoué bien aimer la VW Kübelwagen, une auto que j'ai trouvée lors d'une bourse d'échanges, complète et entièrement "matching numbers" comme on dit à Paris ! En fait, je n'en suis que le cinquième propriétaire, en comptant la Wehrmacht ! Bien sûr, j'adore ma Willys mais la Kübel est plus facile à utiliser, plus économique et plus confortable. On la sort pour toutes les commémorations et elle est toujours très entourée », se félicite Michel qui aimerait aussi avoir des nouvelles de son ancien cabriolet Lancia de 1936, « l'auto de mes 18 ans revendue par mon père lorsque je faisais mon service militaire à un médecin de la région de Bordeaux qui faisait déjà partie du monde des collectionneurs ! »

Il est en Rosbifland des personnages majeurs, indissociables de la culture insulaire. Comme la Reine, Mick Jagger, l'Archevêque de Canterbury et la fille topless sur les pages du *Sun*. À chacun ses saints ! En matière d'automobile, le glorieux passé du pays d'Albion que l'on dit perfide ne fut pas en manque de sommets. S'il est un homme dont le peuple britannique motorisé est fier, c'est bien de William "Bill" Lyons. Parti de pas grand-chose, sinon d'une pâle fabrique de side-cars en 1922, celui que la Reine anoblit en 1956 est considéré pour l'ensemble de son œuvre à la tête de la marque Jaguar comme un des bienfaiteurs de l'île, sinon de l'humanité.

Good morning England

Qui aurait pu croire que ce type, dont la dégaine gauche et l'air réservé le faisant plus ressembler à un pasteur anglican qu'à un tycoon de l'indus-

de la série TV *Le Saint* la Type E convoitée pour le héros incarné par Roger Moore. Sans la radinerie obstinée de Lyons, Simon Templar n'aurait jamais roulé avec une Volvo P1800 ! Pingre, opportuniste ou visionnaire ? La frontière est ténue et comment ne pas s'émerveiller du trait de génie consistant à faire supporter à un client une partie de la mise au point de la Type E ? En l'occurrence, le milliardaire américain Briggs Cunningham qui commanda à Jaguar en 1959 un modèle spécial pour courir au Mans. Sachant qu'il était temps de remplacer la vieillissante XK 150 dans la gamme, l'équipe de Lyons reprit sans vergogne une ancienne étude abandonnée dont de nombreux éléments, si l'on excepte l'utilisation de l'aluminium et d'un moteur de 2,4 litres, préfigurait la future Type E. La Jag de l'écurie Cunningham, baptisée E2A, sera certes trahie par son moteur à injection lors de l'édition de 1960. Mais qu'importe, cette étude au cœur de la piste permit de déboucher vite et à moindre



Jaguar Type E 4.2 coupé, 1965

Oh oui, encore !

Elle fascine encore et toujours. Que n'a-t-on pas déjà écrit sur sa carrière riche de plus de cinquante ans digne d'une rock star ou d'une diva d'Hollywood ! À l'heure où sa cote s'enflamme au-delà du paroxysme, il nous a paru agréable de passer une journée en compagnie de celle qui est à l'évidence une des plus belles autos du XX^e siècle : la Jaguar Type E !

TEXTE : JEAN-CLAUDE AMILHAT – PHOTOS : DANIEL DENIS

trie, allait en l'espace de deux décennies hisser l'Union Jack au pinacle sur l'ensemble des continents ? Et plus particulièrement aux States et du côté du Mans. Car il avait compris bien des choses, Sir Bill. Comme d'aller chercher l'argent là où il se trouvait. Et que pour vendre des autos de prestige, rien ne valait mieux que de s'imposer à la plus grande course d'endurance du monde. Les années 1950 virent la consolidation de la jeune firme au félin. On se régala du succès remporté par la lignée des XK amplement renforcé par les victoires des Type C et D sur la piste Mancelle, mais on oublie que le volume des ventes réalisé ne permettait guère de prétendre à autre chose qu'à une place d'honneur parmi les constructeurs. Avec le succès immédiat de la Jaguar Mark 2 et le lancement tonitruant de la Type E, les *sixties* changèrent définitivement l'image de la marque au félin. Le grand Lyons était un formidable stratège. Il était aussi d'une pingrerie à rendre un écossais jaloux, au point de facturer à la production

coût sur la version tourisme. Ainsi naquit la Type E. Elle reprend la plateforme, le museau long gréé cette fois d'une bosse pour loger le bon vieux XK 6-cylindres de 3,8 litres alimenté par trois carburateurs SU HD8, les voies étroites semi carénées et l'arrière trapu du prototype du Mans. Habillement, Lyons se sert de l'attrait quasi hypnotique que provoque la vision de la silhouette de sa nouvelle protégée pour refourguer en douce des composants largement amortis comme la vieille boîte Moss à première non synchro... Mais comment être sévère face à une telle pétroleuse qui déroge au conservatisme national en offrant quand même de belles solutions techniques ? Pour preuve, le berceau arrière démontable supportant le pont, les freins in-board et les suspensions, changeant du sempiternel pont rigide de la concurrence. Et ce n'était pas tout. Histoire de se délecter du spectacle de tous les hommes se prosternant à ses jantes et de voir la concurrence internationale s'adonner à la magie noire, la diva >



Les magnifiques feux incorporés en bout des ailes disparaîtront malheureusement sur la série 2 à partir de 1968.



C'est probablement
une des lignes automobiles
que l'on a le plus vue,
mais comment se lasser
d'un tel chef-d'œuvre ?



Parfum de la course et soupçon d'élégance, voici l'ambiance proposée dans l'habitacle de la Type E.
Notez que la partie centrale de la planche de bord n'est plus en alu guilloché, mais recouverte d'un vinyle noir depuis 1963.



Sportive, certes, mais raffinée et confortable. Admirez le trait de génie du hayon arrière à ouverture latérale. De l'art, vous dit-on...

Peut-on imaginer poupe plus suggestive ? William Lyons a-t-il consulté un psychanalyste avant de créer la Type E ?



britannique allait offrir bien plus. Beaucoup plus, même...

Value for money

Lorsque le Salon de Genève de 1961 ferma ses portes, tout le staff de Jaguar se frotta les mains, faute de sabler un champagne trop onéreux. Les stylos pouvaient refroidir, le carnet de commande débordait. La Jaguar Type E connaissait un engouement sans nul autre pareil. Les deux

versions coupé et cabriolet avaient déjà leurs adeptes. Il est vrai qu'en plus de la ligne frôlant la sublime indécence, les performances annoncées n'étaient jusqu'alors accessibles qu'avec des autos comme les Ferrari. 240 km/h et un 0 à 100 km/h en à peine plus de 7 secondes, excusez du peu ! Sans parler du tarif. Un scandale d'accessibilité ! 2 160 livres sterling, soit £500 de moins qu'une Porsche 356 et pratiquement la moitié d'une Aston Martin DB4 ou d'une Chevrolet Corvette (\$4 000) et moins du tiers d'une Ferrari 250 GT (\$6 600). Bon joueur, Enzo Ferrari décrètera quelques années plus tard que la Jaguar avait été sa plus grande rivale. Et aussi la plus belle... Les chaînes de Browns Lane tournent à plein régime. Les premiers exemplaires ne sont pas exempts de défauts, la sous-traitance pédalant parfois dans le porridge. Mais rien ne peut endiguer la E mania. La presse ne tarit pas d'éloges sur la Jaguar. « À son volant, on ne roule pas, on vole ! », peut-on lire dans le *Daily Telegraph*. « Si rapide que les autres usagers de la route ne verront que son arrière ! », ajoute le *Daily Mirror*. Et puis, il y a l'emballement de la clientèle. Jamais auto de sport ne connaîtra dans ses registres une telle liste de célébrités. En France, il fallut attendre la fin de l'année 1961 pour que soient livrés les premiers exemplaires. Françoise Sagan acheta un des premiers coupés avant de le troquer quelques mois plus tard pour un cabriolet.



Les grandes dates des Jaguar Type E

1961 En mars, présentation à Genève de la Jaguar Type E (un coupé et un cabriolet). Bloc XK 3,8 l, 265 ch SAE, boîte Moss et plancher plat. Les premiers exemplaires pour la France sont livrés à l'été.

1962 En mai, le plancher est surbaissé au niveau du pédalier.

1963 La partie centrale du tableau de bord en alu guilloché des premiers modèles est désormais habillée d'un vinyle noir.

1964 En octobre, le bloc 3,8 l cède sa place au bloc XK 4,2 l (265 ch). La boîte Jaguar est entièrement synchronisée et les sièges sont plus épais.

1966 Coupé 2+2. Boîte auto Borg Warner en option.

1967 Version intérimaire "série 1^{1/2}" (bulles de phares supprimées, boutons basculeurs au tableau de bord, deux carburateurs Stromberg pour les versions US...).

1968 Type E série 2 (capot

modifié, prise d'air agrandie, clignotants sous pare-chocs, étriers 3 pistons...). Direction assistée en option.

1969 Sièges inclinables, deux essuie-glaces (trois précédemment), circuit de refroidissement revu.

1970 Deux carburateurs

POINTS FORTS

- Ligne intemporelle !
- Moteur exceptionnel
- Disponibilité des pièces détachées
- Comportement routier

POINTS FAIBLES

- Entretien rigoureux obligatoire
- Freinage (d'origine)
- Carrosserie vulnérable
- Cote injustifiée



Passer une journée en compagnie d'une Jaguar Type E, c'est comme demander à un priapique de surveiller les loges du Crazy Horse.

Brigitte Bardot caressa le félin avant de sauver les phoques et notre Johnny national eut sa période "Ah que Type E". Comment résister à telle proposition ? La Type E est une thèse pour psychanalyste. Son long capot oblong, sa fine bouche, ses lèvres, ses hanches rebondies ne parlent plus d'automobile mais suggère le sexe. Ainsi, on lui pardonne tout, sa boîte rugueuse, l'inconfort de son pédalier, son inaccessibilité, son freinage lascif...

E comme Érection

Passer une journée en compagnie d'une Jaguar Type E, c'est comme demander à un priapique de surveiller les loges du Crazy Horse. D'autant que les défauts congénitaux du modèle ont été

corrigés sur notre belle du jour. Née en février 1965, le coupé *Opalescent Golden Sand* n'a plus le plancher plat des premiers modèles mais dispose d'un évidemment améliorant le toucher de pédales. Le monument historique Moss faisant office de boîte de vitesses a été remplacé en 1964 par une transmission Jaguar entièrement synchronisée en même temps que la cylindrée est passée à 4,2 l contre 3,8 l. Quant au freinage, Olivier Vinolo, l'heureux propriétaire de l'incandescente beauté, a fait monter des étriers plus en conformité avec les performances de l'auto. Reste l'accessibilité à bord... Parvenir aux commandes du coupé par la minuscule porte lorsque l'on mesure plus de 1,80 m s'avère être un joli numéro de contorsionniste. Mais comment ne pas devenir un adepte du *Kamasutra* en >



Les deux échappements tendus vers le ciel délivrent une mélodie sourde et envoûtante.

Zenith Stromberg sur tous les modèles (puissance ramenée à 171 ch sur les versions US).

1971 En avril, Type E série 3 (V12 5,3 l, quatre carburateurs, 272 ch, empattement long, passages de roues agrandis, jantes à voile plein et direction assistée en série). Roues à rayons en option.

1973 Fin de production du coupé Type E.

1974 En septembre, fin de production du cabriolet Jaguar Type E. Une belle série commémorative de 50 cabriolets noirs clôture alors les 14 années de carrière du modèle le plus mythique de chez Jaguar...

Production totale

72 507 exemplaires dont :

- série 1 3.8 : 15 496 ex.
- série 1 4.2 : 12 183 ex.
- série 1 1/2 : 4 699 ex.
- série 2 : 18 808 ex.
- série 3 : 15 287 ex.

Gain de poids, de temps au démontage et meilleur refroidissement des disques avec les roues fil.





Plus de cinquante ans après sa naissance, la Type E offre encore des performances étonnantes.

ACHETER UNE JAGUAR TYPE E

Ce qu'il faut savoir

Attention à ne point vous laisser aveugler ! La belle quinquagénaire dans sa carrière tumultueuse a pu faire l'objet de plusieurs opérations chirurgicales, parfois pratiquées par des praticiens inexpérimentés ou peu scrupuleux. La structure de l'auto est solide mais relativement complexe. La coque autoporteuse est propice à loger la corrosion. Scrutez bien les bas de caisse (qui abritent les renforts structurels), l'alignement des portes qui ne doivent pas frotter et le fond du coffre dont les trous d'évacuation d'eau s'obstruent. Vérifiez l'état des points d'ancrage du berceau arrière maintenu par six boulons. Avant d'ouvrir le capot qui doit être inspecté

rigoureusement, vérifiez bien son ajustement. Un alignement imparfait peut signifier un choc mal réparé sur les fameuses "tours Eiffel" ou sur l'auvent de fixation lui-même qui peut se traduire par une voiture plus ou moins tordue voire dangereuse. Le circuit électrique ne pose pas plus de problème que sur les autres Anglaises... ce qui veut dire qu'il est peu fiable ! Coupe-circuit obligatoire. La transmission est robuste, aucun souci du côté du pont ou des boîtes Moss ou Jaguar qui peuvent s'avérer bruyantes quand elles sont usées. Même s'il ne recèle pas de défaut rédhibitoire, n'attendez pas du moteur XK la fiabilité d'un moteur moderne. Il est courant de changer les coussinets de bielles à 60 000 km... Si cela n'a pas déjà été fait, pensez à améliorer le refroidissement,

notamment sur le 3,8 litres où le ridicule ventilateur est efficace au Groenland... L'adjonction d'un radiateur d'huile est utile. Enfin et surtout, la synchronisation des trois carbus ainsi que le réglage de la richesse sont primordiaux, des vibrations pouvant nuire à la fiabilité du moteur. Une bonne tension des chaînes de distribution est indispensable aussi. L'intervention d'un homme de l'art est nécessaire. Enfin, vidangez souvent (5 000 km) avec de l'huile de haute qualité, ne tirez pas à froid sur la mécanique, surveillez les températures et profitez !

Combien ça coûte ?

Les chiffres que vous lirez ici ne seront probablement plus valables demain ! La Type E

fait en effet l'objet d'une spéculation outrancière. Les premiers modèles, notamment les cabriolets à plancher plat, sont les plus chers. Comptez entre 200 000 € et 250 000 €. Les séries 1 3,8 l et 4,2 l sont ensuite les plus prisées. Les coupés en état correct sont négociés à partir de 70 000 €, les exemplaires restaurés dans les règles de l'art atteignent 150 000 € et jusqu'à 200 000 € pour les cabriolets. Les séries 1^{1/2} sont un poil moins chers (de 70 000 € à 120 000 €), les séries 2 profitent de la danse (de 50 000 € à 80 000 €) et les V12 sont moins recherchés (entre 40 000 € et 120 000 € tout de même !). Seules les versions 2+2 places ou la série 2 américaine dépolluée (et moins puissante) ou pourvue d'une boîte auto connaissent un moindre engouement. Bonne chasse...



❶ Pièce maîtresse (et onéreuse), le capot bascule pour dévoiler un monument de la mécanique britannique. Le moteur XK est ici dans sa configuration ultime : 4,2 l, 3 carburateurs et 265 ch. ❷ Tel un diadème discret, la tête de Jaguar suffit amplement à signifier l'identité de la bête. ❸ La législation américaine n'a jamais été sensible à l'esthétisme. Les phares sous bulles disparaîtront en 1967. Dommage...

Olivier Vinolo

C'est en participant à la restauration de la Citroën Traction de son frère qu'Olivier Vinolo contracte le virus.

« La voiture qui m'a toujours fascinée, c'est la Type E ! » C'est en rêvant à la belle Jaguar que notre jeune amateur achète... une Triumph Spitfire en 1987 ! « C'est un peu la E du pauvre... » Afin de réviser la Spit', Olivier fait la connaissance en 2008 de José Da Rocha qui dirige Classic Garage à La Norville. « Il y avait une Type E sur le pont, j'ai su que c'était le moment de passer à l'acte ! » C'est chez Cecil Cars qu'il trouvera sa promesse. « Elle venait du Texas, elle paraissait saine même si la peinture blanche était imparfaite. Les gens de Cecil Cars m'ont dit qu'elle paraissait avoir été relativement entretenue... » Olivier commande José

Da Rocha pour inspecter l'auto. « Il m'a donné le feu vert, me prévenant d'un état moyen, d'un bruit mécanique et de trains roulants fatigués. » Olivier franchit le pas. « Un détail qui m'a décidé était qu'elle était de 1965... comme moi ! » Ce que ne tardera pas à savoir Olivier après réception du certificat du Jaguar Héritage, c'est que sa Type E est née à deux jours près le même mois que lui. « Un signe du destin ! J'ai appris en plus qu'elle était Opalescent Golden Sand d'origine. » Prévoyant en premier lieu une bonne révision, Olivier confie sa Jag chez Classic Garage. « De fil en aiguille, on s'est rendu compte qu'il valait mieux reprendre la voiture point par point. Je n'avais pas prévu cela mais j'ai accepté un démontage total pour une restauration intégrale. » Olivier ignore encore que le travail durera près de quatre ans et que le tarif dépassera allègrement le prix de l'auto. « Au point où j'en étais, j'ai voulu une voiture conforme, voire plus belle que l'origine. Cela m'a demandé des sacrifices mais je ne suis pas déçu du résultat. Un seul petit détail me chagrine : je n'ai pas la trousse à outils d'origine ! »



“ Une restauration de longue haleine ! ”

pareille compagnie ? Une fois casé derrière le magnifique volant en bois, on souffle un peu pour admirer l'instrumentation digne d'un chasseur de la RAF, en regrettant juste la disparition de la platine centrale en alu bouchonné des premiers millésimes. C'est la première fois que je me trouve à bord d'une Type E ayant reçue un tel niveau de restauration. Il ne me reste plus qu'à tourner la clé et appuyer d'un doigt prometteur sur le bouton-poussoir du démarreur. Le bon vieux XK feule d'aise. Une caresse du pied droit démontre que le félin ne dort que d'un œil, en jetant dans l'habitacle un grondement sourd. L'embrayage est un poil ferme mais, en revanche, les vitesses s'égrènent avec précision. Comme il est prévisible avec un tel moteur à longue course, le couple s'avère monstrueux. On peut passer la quatrième à 1 500 tours et partir ainsi à John O' Groats. Mais un des bonheurs intenses que procure la E, c'est cette poussée unanime et infinie jusqu'à 4 000 tr/min qui s'accompagne d'un chant tribal qui appelle à la jouissance. Dans de telles dispositions, et aux allures rapidement atteintes, il faut toutefois garder un neurone frigide. Car bien que les qualités routières et le confort soient absolument remarquables pour une sportive de sa



Il fallait bien trois essuie-glaces pour chasser la pluie à plus de 200 km/h !

génération, la Type E peut vous rappeler le poids de son bloc fonte sur l'avant et exige de la poigne et du mollet pour contrôler le sous-virage en entrée de courbe. Ne vous rengorgez pas trop tôt, elle vous demandera de la bravoure pour la maintenir en état de grâce sur la trajectoire. Que voulez-vous, Messieurs, l'accomplissement du fantasme est possible, mais cela a un certain prix...

Nous tenons à remercier Olivier Vinolo d'avoir mis son auto à notre entière disposition.

Caractéristiques techniques

JAGUAR TYPE E 4.2 COUPÉ, 1965

Moteur XK, 6-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 4 235 cm³ (92,07 x 106 mm), 265 ch SAE à 5 400 tr/min, 39,2 mkg à 4 000 tr/min, rapport volumétrique 9,1 à 1, culasse straight port en alu, 12 soupapes en tête, 2 arbres à cames en tête (chaînes), vilebrequin 7 paliers, 3 carburateurs SU HD8.

Transmission aux roues AR, boîte Jaguar 4 vitesses synchronisées, pont 3,31.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins assistés, disques Dunlop AV/AR.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec triangles, barres de torsion longitudinales, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice ; AR avec bras inférieur, bras de poussée, 4 ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier avec berceau AR boulonné et faux-châssis tubulaire AV supportant le bloc moteur-boîte, la direction et le train AV, coupé 2 portes, 2 places.

Dimensions longueur 4,45 m, largeur 1,66 m, hauteur 1,18 m, empattement 2,44 m, voies AV/AR 1,27 m.

Roues jantes à rayons à serrage central, pneus 640 x 15.

Poids (à vide) 1 219 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 237 km/h, 0 à 100 km/h 7,1 sec.

LE GARDIEN DU TEMPLE



Né entre un phare à acétylène et une magnéto, il poursuit l'œuvre de son père en gérant un des plus grands musées privés de France. La conjoncture difficile, les charges et les contraintes n'altèrent en rien la passion intacte de Valentin Giron pour l'automobile ancienne. Au point d'accepter récemment l'intérim de la présidence de la Fédération Française des Véhicules d'Époque !

TEXTE : JEAN-CLAUDE AMILHAT – PHOTOS : DANIEL DENIS



La guerre vient à peine de toucher à sa fin. C'est une après-midi paisible dans le village. Le petit Valentin, que tout le monde appelle affectueusement Valy, atteint la poignée de porte de la Peugeot 402 de son oncle et se hisse aux commandes de l'auto. Il n'a pas encore quatre ans et pourtant, les automobiles le fascinent déjà. Les adultes savourent la paix et laissent le gamin s'amuser. Selon l'habitude de l'automobiliste de l'époque, on ne fait guère confiance au frein à main et l'on enclenche toujours un rapport pour immobiliser les voitures. Dans la cour de la ferme, la rue est en pente douce et lorsque Valy pousse le levier au tableau de bord comme il a vu faire les grands, la Peugeot, tout à coup au point mort, se met doucement en branle. La déclivité de la rue s'accroît vite. Plus loin, il y a l'école et le foirail tout l'activité laisse rarement la place déserte. Et puis en bas, il y a la grand-route... Par miracle, la Peugeot quitte sa folle trajectoire et heurte un poteau télégraphique. La dernière image que perçoit Valy avant de cogner le grand volant de Bakélite est la voisine affolée qui lève les bras au ciel !

Passion atavique

Était-il possible que Valentin Giron ne se passionne pas de mécanique ancienne ? Du plus profond de ses souvenirs, il ne se souvient pas d'un seul instant où il n'était pas dans les jambes de son paternel. Un père qu'il n'a connu autrement que les mains toujours enduites de cambouis. Chez les Giron, on a la passion filiale, comme en témoigne Magaly, la fille de Valentin qui aide aujourd'hui son père à la gestion du musée et qui en représente assurément l'avenir. La femme comme avenir de l'automobile ancienne ? Revenons à deux générations précédentes, au début du siècle dernier, en 1904 précisément, quand Gaston Giron voit le jour. La grande guerre n'est pas achevée que le jeune garçon entre en apprentissage de

mécanique générale. Quand il n'apprend pas l'ajustage ou le fraisage, il œuvre pour une société d'entretien de chaudières industrielles où sa petite taille lui vaut quelques suées mémorables lorsqu'il entre dans le foyer des machines. De ces suffoquantes tâches, Gaston en a gardé l'amour des moteurs à vapeur. Sa joie sera à son comble lorsque, à l'aube des années 1970, il achète une De Dion équipée de ce type de moteur.

Une, puis deux, puis dix, puis...

Aujourd'hui, Valy sourit à l'évocation de cette trouvaille que son père préféra à une Mercedes 300 SL ! Mais n'allons pas trop vite... En 1929, Gaston Giron s'établit comme agent Mathis pour la région nantaise, avant de s'installer à Paris où il se spécialise dans la Citroën Traction d'occasion. Les affaires marchent bien et c'est en achetant des Citroën dans un garage de province qu'il tombe sur un coupé Lion Peugeot de 1910 attendant l'heure du trépas. Sans réfléchir, Gaston achète l'ancêtre. « *Il faut dire qu'à cette époque les autos se vendaient le prix du poids des métaux nobles utilisés dans leur fabrication, comme le cuivre et l'aluminium. La ferraille n'avait alors strictement aucune valeur !* », précise aujourd'hui le fils Giron. Nous sommes en 1939, la vieille Peugeot devra attendre toutefois quelques années avant de se rappeler au bon souvenir de son nouveau propriétaire... Bientôt tout l'entourage du gars Giron est au courant de son étrange lubie à récupérer toutes les vieilleries automobiles qui traînent dans la région. Installé de nouveau à Nantes avec son épouse et son jeune fils, Gaston a déjà bien écumé la campagne. Il a stocké quelques belles pièces dénichées grâce au bouche-à-oreille local, mais rapidement il sent qu'il faut élargir son périmètre de chine. « *Mon père trouva l'idée assez géniale, pour toucher le milieu rural susceptible de garder quelques vieilles autos au fond* »

d'une grange, consistant à passer des petites annonces dans Le Chasseur français ! » Les propositions affluent par courrier, Gaston les classe par intérêt et par région, et quand il estime pouvoir "rentabiliser" un périple, il attelle le plateau à sa Peugeot 203, embarque femme et enfant et sillonne l'Hexagone. « J'ai de merveilleux souvenirs, où nous partions après l'école avec excitation, bercés par le simple descriptif d'une voiture endormie... », se souvient Valy. Mais le père Giron a ses exigences, les Renault NN, Citroën B2 et autres caisses populaires des années 1920 le laissent de marbre. Sa quête se résume à une seule période : avant 1914 ! Valentin se rappelle des dizaines d'expéditions, comme en 1953 où ils descendirent dans le Gers acheter un rare vis-à-vis De Dion de 1898. Parfois, les Giron ramènent leurs découvertes par la route. « On utilisait une barre pour tracter l'auto. » Comme avec la petite Zèbre, dénichée à Troyes, dans laquelle le gamin sans permis – et pour cause ! – tenait le volant. Les marques oubliées ou les modèles originaux auront toujours la préférence de Gaston. Ainsi, il préféra



Énigme de l'accessoire et magie du détail, ainsi se caractérise l'automobile d'avant-guerre. Ici, une belle Chenard 3 litres à carrosserie sport.

une Mors, une Barré, une Hugot ou une Motobloc à une quelconque Bugatti. « Des nids à chagrin ! », lançait le père à son fils lorsque celui-ci évoquait avec envie la marque de Molsheim. Mais l'avis de Valy

prend peu à peu de l'importance. Il a seize ans, il a restauré quelques motos et souhaite "rentrer" quelques voitures plus sportives et faciles à utiliser. En dépit des airs bourrus de Gaston, quelle ne sera pas



Eh non ! Il ne s'agit pas d'une Maserati mais d'une Alexander Raffaella, rarissime voiture de course fabriquée en 1948 en Argentine. Si la ligne s'inspire sans vergogne de la monoplace au Trident, la mécanique est plus prosaïquement un 6-cylindres d'origine américaine.



la surprise du fils de découvrir en rentrant du lycée une petite Amilcar CGS l'attendant dans la cour ! « *C'est ta première voiture ancienne, prends-en soin !* » Une recommandation que Valy observa au pied de la lettre puisque, près de soixante ans après, il continue à rouler avec plaisir à bord du joli cyclecar. Pour faire plaisir au fils, des Salmson, Delahaye, Talbot et même des Bugatti entreront peu à peu dans la collection. Un local de fortune a été construit à Nantes pour abriter le cheptel. Depuis 1955, Gaston Giron a cessé toute activité professionnelle pour se consacrer exclusivement à sa passion. « *Mon père ne croyait pas à la retraite, il avait fait bâtir des garages qu'il louait. Le reste du temps, il s'occupait de ses autos.* » De son côté, Valentin entre dans la vie active comme commercial dans le prêt-à-porter. « *L'avantage était que j'étais beaucoup sur la route pour visiter les arrière-cours et les granges, et que l'activité, étant saisonnière, me laissait du temps de libre pour faire de la mécanique !* » La collection Giron se compose ainsi bientôt d'une cinquantaine d'autos. Au début des années 1960, Gaston et son épouse ont déjà participé aux premières manifestations rassemblant les pionniers de l'automobile ancienne. « *Mon père connaissait bien Malartre de Lyon, Desbordes en Bretagne ou De Lassée à Châtellerauld, ils partageaient la même folie douce, ils se refilaient des tuyaux, s'échangeaient des pièces... Il n'y avait aucune concurrence entre eux, juste une formidable solidarité.* » Avec ces premiers fous roulants, les Giron entreprendront de belles expéditions comme le Lyon-Le Mans en 1962, le Paris-Barce-



« C'est ta première voiture ancienne, prends-en soin ! »

lone-Monte-Carlo en 1966 à bord d'une Panhard sans soupapes dont une bielle lâchera quelques kilomètres après le départ. « *On réparait sur la route, les gens des villages aidaient, c'était formidable !* » Du côté de Nantes, on connaissait cette famille un peu excentrique et l'on aimait bien aller tirer la sonnette du garage pour faire découvrir à un cousin de passage qui aimait les bagnoles toutes les bizarreries stockées par ces illuminés. « *Les visiteurs devinrent plus nombreux, jusqu'au point de se demander si nous ne pourrions pas faire payer l'entrée. Cela nous paierait au moins l'électri-*

La magnifique Léon Bollée de 1904. Son premier propriétaire consigna toute la vie de l'auto sur un carnet que l'on garde précieusement au musée de Talmont-Saint-Hilaire.

cité ! » De nouvelles trouvailles rejoignirent le parc, la place vint à manquer. Il fallait s'agrandir. Un musée ? Oui peut-être, mais où et comment ?

Celles que l'on n'a pas eues

« *En 1974, nous avons décidé de sauter le pas, mais pour faire vivre un vrai musée, il fallait trouver un lieu qui drainerait suffisamment de clientèle.* » C'est donc à quelques kilomètres des Sables d'Olonne et de sa forte activité balnéaire que Gaston et Valy achètent un grand terrain sur lequel ils bâtissent un local de 1 500 m². « *On pensait être à l'abri du manque de place, mais en 1983, on*

a agrandi l'espace, suivi d'une troisième tranche en 1989 ! » Atteint de manière incurable par le virus paternel, Valentin est devenu un sacré chineur. Le jour de notre visite, pendant que nous avançons de quelques mètres, Valy sourit devant une pensionnaire et se souvient. « *Cette Amilcar CC, nous l'avons échangée en 1963 contre une Renault 4 CV d'occase !* » Ce ne sera pas la seule auto à faire l'objet d'un échange contre une voiture « moderne », illustrant le désintérêt total du public pour ce type d'automobile. « *On a échangé une Bugatti 40 contre une Traction ! Cela devait être en 1959...* » >



Quelques belles pièces sommeillent encore dans l'attente d'une remise en route...

D'autres fois, un simple mot laissé sur le pare-brise suffit à emporter l'affaire. « Un jour, nous étions à La Rochelle quand nous tombâmes dans la rue sur un curieux break bois Peugeot 202. Ce modèle ne nous aurait pas intéressé si nous n'avions pas été intrigués par les curieuses roues fil. En nous approchant, nous découvrîmes que sous la carrosserie Peugeot se cachait une Bugatti ! Nous laissâmes nos coordonnées sur le pare-brise... » Quelques jours après, la Bugatti déguisée changeait de mains. « La carrosserie d'origine avait brûlé, l'ancien propriétaire en fit donc un utilitaire. Nous

avons malheureusement jeté cette carrosserie pour remettre l'auto en configuration d'origine ! » Les négociations n'aboutissent pas toujours, laissant quelquefois un léger goût d'amertume. « Mon père était un homme plein de principes, il n'aimait pas perdre la face. Mais il "perdit" une Bugatti parce qu'il refusa de monter au-dessus de 95 000 francs alors que le propriétaire en demandait 100 000 ! » Il y eut aussi l'histoire de la fameuse Mercedes 300 SL "papillon" de Perros-Guirec pour laquelle Gaston offrit 35 000 francs (en 1971), soit 3 000 de moins que le prix demandé. Les Giron lais-

sèrent ainsi le propriétaire marri et, afin de ne point rentrer bredouilles, firent un détour pour acheter une De Dion à vapeur. « De retour à la maison, un coup de téléphone annonça que le propriétaire de la Mercedes était d'accord sur notre offre ! Mais c'était trop tard, mon père ne voulut rien savoir ! » Valy sera plus persévérant dans les affaires et n'hésitera pas à donner de sa personne. « Pour la Moto-bloc que j'ai achetée en 1979 du côté de Cognac, il a fallu quand même que je discute une partie de la nuit en buvant du Pinot pour que l'on se mette d'accord sur le prix ! » Chacune des 135 voitures



Utilisant l'outillage et la déco du garage Mathis ouvert par Gaston Giron en 1929, cette évocation est un hommage émouvant de Valy à son père.





Valy Giron est fier de nous présenter la Brasier de 1911 ayant appartenu à Boris Vian ! « *J'suis snob* » est une devise qui convient bien à Jaguar, le chat du musée...

exposées au musée fait l'objet d'une anecdote croustillante. Comme celle de la somptueuse Léon Bollée de 1904, achetée auprès d'un avocat de Luçon. « À cette époque, cela devait être en 1961, je dessinais sans cesse sur mes cahiers d'écolier des vieilles autos, et c'est une copine de classe qui me mit sur la piste de cette voiture. » « C'est comme une auto à cheval mais avec un moteur ! », avait dit l'écolière à son jeune camarade qui se rendit rapidement à l'adresse en compagnie de son père. « Le vieux Monsieur qui nous accueillit consentit à nous montrer l'auto qui était dans un état de conservation exceptionnel. Il avait acheté cette Léon Bollée neuve, avait rencontré à plusieurs reprises Bollée dans son usine et avait demandé aux frères Michelin de transformer les roues de son auto avec des jantes démontables. Ce qui est extraordinaire, c'est qu'il consignait dans un cahier tous les événements concernant sa voiture, allant de l'entretien aux voyages qu'il réalisait ! » Conservé pieusement, Valy exhibe pour notre grand bonheur le carnet intime de la belle. « Je me souviens que pour ramener l'auto à la maison, mon père récupéra d'abord les roues qu'il fit bouillir dans une cuve afin de démonter les vieux pneus craquelés. Il répara ensuite les chambres très endommagées, put remonter sans trop de mal les pneus pour aller ensuite tracter la voiture. La grande taille inhabituelle des roues nous a toujours empêché de faire rouler la voiture. Un jour peut-être... »

Foi inébranlable...

Valy Giron a cette formidable capacité à ne jamais se décourager devant l'immense chemin qu'il lui reste encore à parcourir. « La marche du musée demande beaucoup de temps et d'énergie. Nous ne recevons aucune aide et devons comp-



« Les autos se vendaient le prix du poids des métaux nobles. La ferraille n'avait strictement aucune valeur ! »



ter sur nos propres ressources dont les entrées représentent la majorité des subides. » Même s'il avoue être assez peu intéressé par les autos populaires ou plus récentes, il s'est rapidement mis en quête de modèles plus emblématiques auprès du grand public. « Quand j'ai repris seul le fonctionnement du musée en 1991, j'ai décidé d'offrir une vision plus globale de l'histoire de l'automobile en France. » Ainsi, des 4 CV, DS, Coccinelle, Mini, Trabant et beaucoup d'autres icônes des années 1960 ont rejoint l'immense salle. L'évocation d'un ancien garage offre aussi le spectacle du quotidien de l'automobile en 1930. « J'ai utilisé le vieil outillage ainsi que toute la déco du garage Mathis que tenait mon père. » Non loin de la salle d'expo, il reste encore quelque soixante autos en attente de restauration. Valentin Giron a encore du pain sur l'établi. « Il faudrait que mon bail soit prolongé auprès du bon Dieu pour que je puisse terminer les nombreux chantiers en cours ! » D'autant que cet homme passionné au-delà de la raison a accepté l'an-

dernier de devenir le président intérimaire de la FFVE ! « Il y a tant de choses à faire pour que notre milieu ne soit pas victime de la technocratie. Il en va de l'avenir de l'auto ancienne, bien au-delà des préoccupations des spéculateurs d'aujourd'hui, pour que tous ceux qui défendent une certaine idée du patrimoine puissent trouver encore et longtemps avec l'automobile ancienne le même plaisir qui fut le mien durant toutes ces années passées. » Tous ceux-là, s'ils ne l'ont pas encore fait, doivent d'urgence aller au Musée automobile de Vendée. Loin des artifices clinquants, ils découvriront la longue et formidable aventure de la locomotion automobile. Avec un homme debout, témoin passionné et passionnant de cette grande odyssée. Un véritable gardien du temple. ■

Tous nos remerciements à Valentin et Magaly Giron pour nous avoir reçu pour cette formidable journée en leur compagnie.

MUSÉE AUTOMOBILE DE VENDÉE

Route des Sables d'Olonne,
85440 Talmont-Saint-Hilaire,
tél. 02 51 22 05 81,
www.musee-auto-vendee.com.
Ouverture tous les jours
du 1^{er} avril à fin octobre,
et toute l'année sur demande
pour les groupes.

Alfa Romeo Alfasud Sprint 6C, 1982

La Sud qui ne perd pas le Nord !

Conçue sous l'égide d'Autodelta, une Alfasud Sprint hérita d'un V6 fabriqué au Nord, replacé en position centrale arrière.

Traction devenue propulsion, en attente d'une éventuelle transmission intégrale, elle aurait dû être le porte-drapeau d'Alfa en Groupe B. Il était une fois la Sprint 6C...

TEXTE : JULIEN LOMBARD – PHOTOS : JOËL PEYROU





L'intérieur de la Sprint 6C est très civilisé et ne perturbera pas le propriétaire de Sud Sprint de série. Remarquez le volant "sport" Momo et le levier de vitesses façon Lancia 037.

« **L'**absence d'information est une information ! » Qu'en termes élégants ces choses-là étaient dites ! Cela claquait un peu comme le fameux « *Il est interdit d'interdire* », inventé par dérision par Jean Yanne et promis au succès que l'on sait un certain mois de mai... C'est ce que m'avait dit, un brin sentencieux et visiblement satisfait de sa formule, le rédac'chef. Sachant qu'avec Maître Xavier, sur son piédestal perché, l'attitude de Maître Renard est toujours la plus payante, par l'oseille alléché, je louai avec force courbettes sa subtile maxime. De l'auguste bec s'échappa alors un ordre de mission. J'étais chargé de retracer l'historique inconnu de ce mystérieux coupé Alfa !

Le mystère de la Sprint 6C

Plus que d'autres, sans doute, les passionnés d'anciennes ont un penchant pour le mystère : l'espoir d'exhumer ce qui a disparu sans laisser de traces les précipite dans une quête fiévreuse. C'est l'éternelle chasse au trésor. Même la sortie de grange d'un modèle courant qui n'a pas vu la lumière du jour pendant des décennies n'est jamais totalement anodine. Le passé ressurgit alors avec ses effluves, que l'on se prend à humer avec délectation. Bien entendu, s'il s'agit d'un modèle "historique", l'effet se trouve décu-

plé. Souvenons-nous de la découverte de prototypes de Citroën 2 CV d'avant-guerre à un seul phare, qui fit, à juste titre, sensation. Pourtant, certains mystères ont la vie dure. On recherche toujours les Traction 22 CV survivantes. Ce Graal des citroënistes suscite autant de passion que les épaves du Titanic ou du Lightning P-38 de Saint-Exupéry. « *Dessine-moi un mouton !* » Mais revenons à nos moutons, justement. Contrairement à la 22, l'Alfasud Sprint 6C, propriété du Musée Alfa Romeo, qui l'a restaurée, existe bel et bien. Pourtant, même si nous avons revêtu l'imperméable du Lieutenant Columbo, sa genèse nous est restée mystérieuse...

Projet Autodelta

L'Alfasud Sprint 6C est ainsi dévoilée au Salon de Paris 1982. À l'époque, si les GTV6 courent en Groupe N, Alfa est absent en Groupe B, catégorie qui autorise des modifications beaucoup plus substantielles. Pour y être homologué, un modèle doit être produit à deux cents exemplaires. Tel est précisément l'objectif de la 6C. Elle naît chez Autodelta, filiale d'Alfa Romeo, chargée de concevoir et de préparer les voitures de course "usine" depuis le milieu des années 1960. On lui doit notamment les GTA officielles et les GTAm. L'officine a aussi travaillé sur l'Alfasud ti en concevant pour 1976 le kit de préparation des voitures du Trophée Alfasud. >



Les lamelles du hayon remplacent la classique lunette arrière, contribuant au refroidissement du compartiment moteur. Notez que le hayon se poursuit jusqu'au sommet du becquet.



Le compartiment avant révèle un vide inquiétant, tandis que le V6 est séparé de l'habitacle par une vitre et normalement recouvert d'un couvercle en matière plastique.

En 1982, l'Alfasud Sprint Veloce 1.5 prend le relais de la ti dans ce championnat. Allégée de 140 kg et forte de 143 ch, la Sprint Trofeo frôle les 200 km/h. À la même époque, le préparateur Wainer équipe les ti et Sprint d'un moteur turbo de 130 ch, tandis qu'en Allemagne, la Sprint devient Sprint Delta en recevant des roues plus larges, un kit carrosserie et quelques chevaux en plus. Tout le monde semble s'être donné le mot pour doper la Sprint, qui s'y prête de fort bonne grâce... Le travail réalisé par Autodelta sur la 6C est toutefois d'une toute autre ampleur. Premier coupé à traction avant de la marque, l'Alfasud Sprint hérite d'un moteur en position centrale, se transformant de facto en propulsion ! En outre, le quattraplat de la Sud cède la place à une mécanique "Alfa Nord", le V6 2,5 l Busso de la GTV6. Cécuménique, la 6C parvient à réconcilier le Nord et le Sud en retenant le meilleur des deux mondes !

Placé en position longitudinale, le V6, séparé de l'habitacle par une vitre qui assure l'isolation thermique et acoustique, condamne les places arrière, il est vrai un peu superflues sur ce type de véhicule... Si les suspensions avant restent inchangées, l'essieu arrière rigide fait place à des roues indépendantes, tandis que les freins sont à disques ventilés à l'avant et à l'arrière. Le poids croît de 75 kg pour s'établir à 990 kg. Les 158 ch de feu permettent d'atteindre 215 km/h et de parcourir le kilomètre départ arrêté en 27,3 secondes. La carrosserie est, elle aussi, modifiée en profondeur, avec ses ailes larges en polyester, ses roues en alliage spécifiques, chaussées de pneus de 205, ses imposants spoiler et becquet, ses pare-chocs couleur carrosserie et sa lunette arrière remplacée par des lamelles façon Lamborghini Miura ! L'auto a aussi droit à la primeur de certains éléments (face avant, feux arrière, etc.) montés quelques mois plus tard sur le coupé Sprint de série.

Numero uno e numero due

Après la voiture du Salon de Paris, un second exemplaire est produit. Si les formes générales

restent inchangées, nombre de modifications sont introduites : montage de phares et de feux arrière antibrouillard, entourage de cœur de calandre chromé, rétroviseur unique standard, nouvelles jantes alliage, becquet plus imposant surmonté par l'extrémité du hayon arrière aux lamelles couleur carrosserie, double sortie d'échappement bien séparée... Un orifice de remplissage du réservoir fait également son apparition sur l'aile arrière gauche, ce qui incite à se demander si le premier prototype était fonctionnel. L'intérieur gagne aussi en sobriété. La belle moquette rouge vire au noir, tandis que les magnifiques sièges en cuir gris à appuie-tête "filet" façon GTV sont remplacés par de sportifs baquets. Le changement s'étend à toute une série d'équipements : volant, levier de vitesses, commodos, console centrale, contre-portes... Enfin, les vitres à commande électrique sont

remplacées par des vitres manuelles. Quiconque connaît l'efficacité des vitres électriques Alfa ne pourra que saluer cette sage décision ! Outre ces modifications d'ordre cosmétique, le châssis est renforcé, tandis que la boîte Hewland, le moteur et la coque adaptés doivent permettre, le cas échéant, le passage à la traction intégrale. Quoique très

abouti, le projet va en rester là. Les deux cents exemplaires requis ne seront pas produits et jamais la 6C n'affrontera en rallye ses rivales à deux ou quatre roues motrices. La raison la plus plausible tient à la situation financière d'Alfa à l'époque. Avec ses modèles vieillissants, la firme a cessé d'être florissante et sera d'ailleurs rachetée quelques années plus tard par Fiat...

One million dollar baby

Mais il est temps de contempler la 6C. J'avoue avoir toujours eu un faible pour les lignes de la Sud Sprint, au point d'avoir envisagé sérieusement d'en acheter une il y a une quinzaine d'années, avant d'opter finalement pour une GTV. Bien sûr, la 6C est bien différente de la Sud Sprint de série. La finesse originelle de la version "inox" a fait place à des formes beaucoup >



La 6C en impose, avec sa carrosserie bodybuildée, son imposant becquet et sa double sortie d'échappement. Si elle avait été produite, c'est surtout sous cet angle qu'on l'aurait vue !

Les 158 ch de feu permettent d'atteindre 215 km/h et de parcourir le kilomètre départ arrêté en... 27,3 secondes !



LE JEU DES 7 DIFFÉRENCES

Voici les photos du prototype n°1. Amusez-vous à noter les subtiles différences avec l'auto présentée dans nos pages !



POINTS FORTS

- ▶ Modèle unique !
- ▶ Ligne agressive et racée
- ▶ V6 fabuleux
- ▶ Performances élevées
- ▶ Comportement routier (supposé !)
- ▶ Nombreuses pièces de série

POINTS FAIBLES

- ▶ Modèle unique...
- ▶ Pièces spécifiques inexistantes
- ▶ Risque (supposé...) de corrosion



L'intérieur de la première 6C apparaît particulièrement cosy, avec ses beaux sièges en cuir. Sans être exhaustif, remarquons le volant, la console centrale, les roues, la lunette arrière et le becquet différents.

© DR

Si l'on ne peut pas ne pas reconnaître le superbe profil de la Sud Sprint, signé Giugiaro, la 6C a toutefois l'air beaucoup plus méchante...



ACHETER UNE ALFA ROMEO SPRINT 6C

Ce qu'il faut savoir

Utilisé à bon escient en prenant le temps de le faire chauffer avant de tirer dessus et en l'entretenant avec amour, le V6 Busso est très solide.

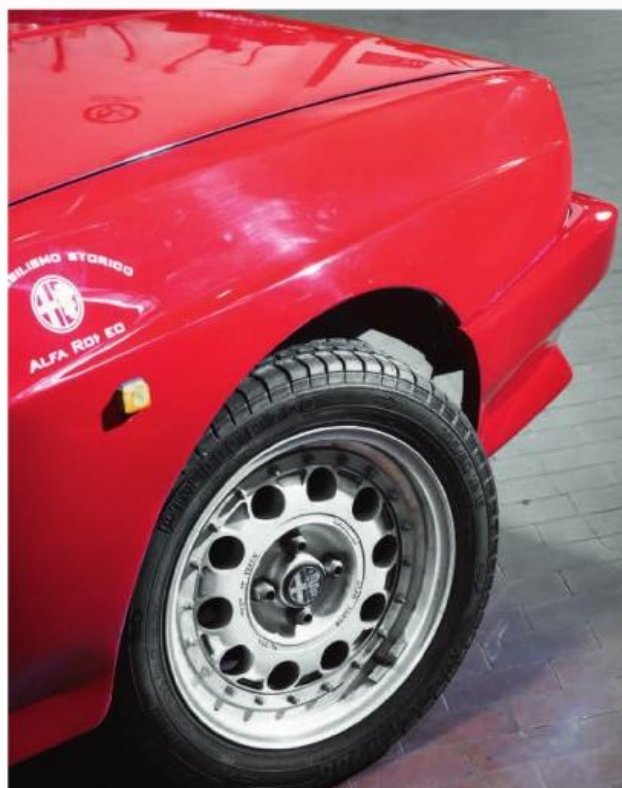
La vidange doit être effectuée avec de l'huile de qualité une fois par an ou tous les 5 000 à 7 000 km. La courroie de distribution est à changer tous les 4/5 ans ou 60 000 km. Construite sur la base de l'Alfasud Sprint Veloce,

la Sprint 6C est selon toute vraisemblance sensible à la corrosion. Heureusement, certains éléments de la carrosserie comme les ailes sont en polyester et puis, ce n'est pas le genre d'auto qu'on laisse garée la nuit à l'extérieur... L'électricité des Alfa de ces années-là est souvent fantaisiste (commodos qui rendent l'âme, éclairage borgne...), votre serviteur en parle d'expérience ! Enfin, le tableau de bord et nombre d'accessoires intérieurs imposent d'être soigneux, la robustesse n'étant pas leur qualité principale. Il n'est pas difficile de trouver les accessoires types phares, rétroviseur et autres

commodos communs avec les autres Sprint, voire d'autres Alfa ou bien le moteur, partagés avec la GTV6. En revanche, les gros éléments de carrosserie types ailes, pare-chocs ou hayon sont spécifiques... et inexistant !

Combien ça coûte ?

Propriété du Musée Alfa Romeo, la Sprint 6C est un modèle unique (ou produit à deux exemplaires, en comptant le premier prototype) qui n'a jamais été sur le marché et n'a pas vocation à l'être. Nous ne pouvons donc indiquer de cote !



Admirez les superbes jantes alliage démontables, spécifiques au modèle. Les ailes élargies ne vous font-elles pas penser à celles de la Lancia Delta Integrale ? Le V6 Busso a besoin d'air pour respirer. La conception du becquet répond à cette nécessité.



Bien calé dans votre baquet, vous êtes prêt à attaquer la spéciale du Turini. Le levier de vitesses est "presque" aussi court que celui de la MX-5 du rédac'chef, qui se contente, quant à lui, de la spéciale de Fontainebleau !

plus musculeuses. Même sans être adepte de ce type de carrosserie, on ne peut que saluer le travail accompli. S'il est douteux que l'esthétique ait constitué une priorité, l'intégration des ailes élargies apparaît particulièrement heureuse, un peu comme sur une BMW M3 "E30". Comme quoi, le tuning raffiné, cela existe ! Devenue plus bestiale, la 6C a su en même temps conserver son élégance, comme une jeune championne de boxe retrouvant toute sa féminité en descendant du ring. *One million dollar baby, is that you ?* Bien assise sur ses superbes jantes alliage spécifiques, la 6C en impose, même si certains éléments, comme le gros rétroviseur (pourtant de série) ou le becquet, vertical et haut comme la falaise d'Étretat, sont sans doute moins heureux. À l'intérieur, le propriétaire d'une Sud Sprint de série ne sera guère dépaycé, si ce n'est que l'instrumentation a viré au rouge, avec un tachymètre gradué jusqu'à 200 km/h seulement (qui a dit que les

Italiens péchaient toujours par optimisme ?), que l'on trouve un volant "sport" Momo avec branches à trou-trous et que les sièges d'origine ont été remplacés par des baquets. Imaginer l'association du merveilleux V6 Busso, du moteur central et de la carrosserie compacte et légère de la Sprint et le plaisir de conduite qui en résulte laisse forcément rêveur. Mais celle qui aurait pu être la GTA des années Ottenta restera unique, au grand dam des passionnés de rallye, des alfistes d'hier et d'aujourd'hui et de nos amis les spéculateurs... ■

Tous nos remerciements à Marco Fazio (Centro Documentazione Alfa Romeo), Stefano Agazzi et Maurizio Monti (Museo Storico Alfa Romeo), Jean-François Serre (Fiat Chrysler France), Philippe Jacquot, Silvio Cibien, Gérard Lanvin et Piero Stroppa pour leur aide, sans oublier le site www.sprint6c.com/.

Caractéristiques techniques

ALFA ROMEO SPRINT 6C, 1982

Moteur 6-cylindres en V ouvert à 60° en position longitudinale et centrale AR, 2 492 cm³ (88 x 68,3 mm), tout alu, 158 ch DIN à 5 600 tr/min, 21,7 mkg à 4 000 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres, vilebrequin 4 paliers, injection L-Jetronic Bosch.

Transmission aux roues AR, embrayage sec à commande hydraulique, boîte 5 vitesses, rapport de pont 10/42.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins hydrauliques à double circuit, disques ventilés AV/AR.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV type McPherson à jambes élastiques avec leviers transversaux, barre de poussée, ressorts hélicoïdaux, amort. télesc. et barre stabilisatrice ; AR à bras transversaux et bielle longitudinale, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier avec éléments de carrosserie en polyester, coupé 2 places.

Dimensions longueur 4,02 m, largeur 1,70 m, hauteur 1,305 m, empattement 2,455 m, voies n.c.

Roues jantes en alliage léger, pneus 205/50 VR 15 (Pirelli P700 sur modèle présenté).

Poids (à vide) 990 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 215 km/h, km D.A. 27,3 sec.



Mission : savoir enfin laquelle d'une Cadillac ou d'une Lotus est la plus à l'aise dans les Alpes !

Cadavre exquis et Lotus bleu

Concilier l'inconciliable ! Voilà un programme qui ne pouvait que séduire votre intrépide reporter. Imaginez : se taper 800 bornes dans les Alpes en passant d'une Américaine dodue à la fine fleur de la sportive britannique. Comment ne pas résister à l'invitation ?

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-CLAUDE AMILHAT



Le trio de choc : Lou Jicé in the Cad, avec Benj alias Lotusman et Gab, l'homme au chapeau.

À peine quelques jours le récit de l'odyssée du rapatriement de la Jensen Interceptor majorquine paru (relire AR n° 403) que je recevais une avalanche d'invitations de nos chers lecteurs. Si j'avoue bien vilement avoir décliné la proposition d'accompagner une entreprenante Porschiste au salon de l'érotisme de Berlin ou d'être le président d'honneur au festival de l'andouillette et du cornichon de Bèze en Côte d'Or, je fus immédiatement attiré par un mail dont la teneur transpirait suavement un certain goût pour l'anticonformisme. Je ne fis donc ni une, ni deux et encore moins trois pour bondir sur mon téléphone pour découvrir le pot aux roses. Et bien m'en a pris puisque ce n'était pas un pote mais deux poteaux qui me proposaient une escapade si tentante que je me surpris de l'accepter avant de recevoir la bénédiction de notre saint chef ! J'avais accepté sans moufter de me taper 400 bornes sur le Mont-Blanc avec une Vespa 400 et je souhaitais tâter à nouveau quelques cols des Alpes avec monture plus adaptée... Le plan était quand même assez foireux car j'imaginais la trogne courroucée du boss quand il découvrirait qu'une des deux autos de notre virée alpine était aussi adaptée à la montagne qu'un porte-jarretelles pour visiter

un monastère ! Je pouvais à la rigueur "vendre" le sujet pour notre rubrique Match mais je voyais déjà le rictus facial qui transformait instantanément le Xav' – un être délicieux au demeurant – en un pitbull sous amphétamines. C'était sans compter les possibles lettres de protestation des lecteurs offusqués de ne pas comprendre l'hétérogénéité d'une confrontation entre deux autos si dissemblables. Il me restait peut-être la rubrique Mille bornes... Et puis, flûte, il fallait assumer mes penchants pour l'excentricité et l'insoumission que le boss connaît très bien ! Voici donc l'histoire d'un *road trip* de 800 bornes gavés de cols, lacets et précipices à bord... d'une Cadillac Brougham d'Elegance et d'une Lotus Elise S1 ! Logique, non ?

Deux de Détroit

Ces deux-là se sont connus pour ainsi dire à Détroit. Gabriel roulait dans une vieille Cad si faisandée que même les Chicanos plaçaient le jeune frenchie. Mais Gabriel n'en avait rien à cirer, trop heureux de descendre tous les jours Woodward Avenue au volant de son épave arborant fièrement sa plaque d'immat "El Gaby". La classe internationale. Lorsqu'il débarqua bosser à son tour



**Reine des Highways,
la Cad pouvait-elle s'imaginer
qu'un jour elle courserait
une petite Anglaise vers
les plus hauts sommets ?**

Passer de la Cadillac à la Lotus, c'est sortir des bras d'Aretha Franklin pour se retrouver dans ceux de Kate Moss !

à Détroit, Benjamin acheta une vieille Jeep déjà bien rincée. La tôle cuite, le joint spi fuyard et l'amortisseur qui couine, c'est pire que les liens du sang. Gabriel et Benjamin devinrent les meilleurs amis du monde et quand, de retour en France, l'un trouva un job chez un constructeur français, il ne put oublier sa vieille ricaine au point de se mettre en quête d'une autre Cadillac. Quand il rentra au bercail, Benj œuvra pour un gros équipementier américain. Il se payait une Lotus Elise « *parce qu'il fallait décompresser* ». S'instaura ainsi le rituel entre les deux potes, comme un rendez-vous à la récré, d'entreprendre régulièrement de longues virées avec leurs deux bagnoles. Comme ça, pour rien. Juste pour le plaisir de bouffer du ruban gris, d'aller voir ailleurs si j'y suis. Et surtout le bonheur d'être ensemble. Ce que je n'allais pas tarder à découvrir, c'est que les deux bougres renouaient avec une forme d'épopée épique, un Far West des temps modernes. Il suffisait qu'un paysage mérite une pause, qu'un troquet tende son

rade, qu'un vieux garage attise l'imaginaire pour qu'ils posent leur caisse de façon désordonnée et que, sans palabre inutile, ils se plantent là, humant l'azur, le temps de fumer une clope, pisser dans le vent, farfouiller de vieux antres ou se jeter une mousse avant de repartir, parfois en s'échangeant les volants, mais toujours avec un sentiment de plénitude. Une histoire de potes, je vous dis. C'est un de ces moments privilégiés que je fus invité à partager. Un week-end de novembre pour un *run* velu dans les Alpes. Y'avait certes une Lotus, mais la Cad ?

Cad et roues seules

Lorsque je déboule à la gare d'Aix-les-Bains, je ne vois qu'elle sur le parking. Immense, presque indécente. La Cadillac planque de sa stature la Lotus qui arrive tout juste aux portières avant de la ricaine. Mes deux complices sont là, Gabriel arborant son éter- ➤



La perception de la largeur de la route est légèrement différente d'une auto à l'autre...



« T'inquiète pas pour l'altitude, la Cad est super à l'aise sur la neige... »

nel chapeau, Benjamin son sourire de garnement. Vite fait, on regarde une carte Michelin. Celle-ci ressemble à un ticket de métro sur le capot porte-avions de la Cad. Histoire de s'approprier un peu, on décide d'attaquer par une petite boucle vers le col de la Chambotte. Malgré le soleil, il fait un peu frisquet et, lâchement, je me dirige vers la Cadillac ! Vous visualisez les villas pharaoniques des stars d'Hollywood ? Eh bien, la Cad, c'est le même esprit, sans le patio gréco-romain et la piscine en forme de guitare. Du chrome, du bois verni et du cuir. À faire passer la Merco d'un dignitaire saoudien pour un temple bouddhiste ! Entre les lampes de courtoisie rouges qui s'allument comme le phare de Cordouan, les commandes chromées des sièges électriques et l'affichage du compteur en Led vertes, on est happé d'un coup par l'*American way of life*. Et que dire de la sellerie en cuir bordeaux capitonnée façon canapé Cuir-center qui donne aussitôt envie de se lover contre la généreuse poitrine de Priscilla, de se décapsuler une Budweiser et de mâter un épisode de *Kojak* ? On verra plus

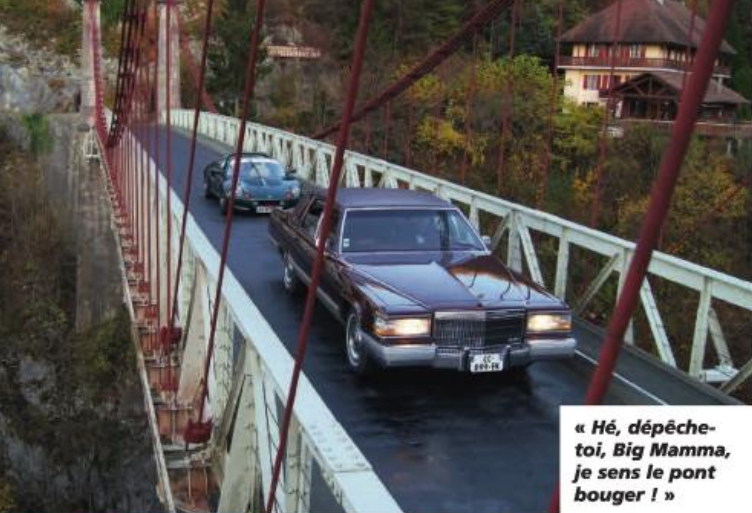
tard pour le fantôme, actuellement, je mouline comme un damné dans les épingles avec la direction ultra démultipliée. Avez-vous essayé de rentrer un Supertanker dans un port de plaisance ? Vous voyez donc la manœuvre à faire pour grimper un col avec la Cad... Et Dieu qu'elle est étroite, cette route ! Comment ? D'accord, c'est l'auto qui est très large... Au loin, j'aperçois le popotin musclé d'Elise qui me nargue à chaque lacet. Vouloir suivre la jouvencelle britannique, c'est s'exposer à la crise cardiaque. Malgré les 5,7 litres de cylindrée, les presque 180 ch s'époumonent avec une boîte auto Turbo Hydramatic qui a dû être conçue à l'époque du Mayflower. Mais le plus "drôle" s'avère être la descente. Avec plus de 2 tonnes en nuisette, la Cad a vite fait de vous entraîner dans une sorte de rodéo désordonné. La boîte verrouillée en 2^e, les épingles sont prises dans un hurlement de pneus à faire fuir la transhumance. Une vieille odeur de Ferodo ne tarde pas à emplir l'habitacle, les tambours arrière cherchant l'issue pour signer les accords de Yalta. Histoire de laisser les

CADILLAC BROUGHAM D'ELEGANCE, 1990

Abandonnant les usines de Détroit, la Cadillac Brougham est construite de 1990 à 1992 à Arlington au Texas. Équipée du *small block GM* de 5,7 litres, elle incarne l'archétype de la berline américaine (châssis séparé, propulsion...) dont le pack "d'Elegance" apporte un niveau exceptionnel d'équipement et de confort largement supérieur à la concurrence européenne.



Moteur GM, V8 ouvert à 90°, 5 733 cm³, 175 ch à 4 200 tr/min - **Transmission** aux roues AR, boîte automatique 4 rapports - **Freins** disques AV, tambours AR - **Dimensions** longueur 5,615 m, largeur 1,94 m, empattement 3,085 m - **Poids** à vide 1 950 kg - **Performances** vitesse maxi 185 km/h, 0 à 100 km/h 11,3 sec.



« Hé, dépêche-toi, Big Mamma, je sens le pont bouger ! »



**« Chérie, tu sors les glaçons et allume la TV... »
Ou l'expression de la sobriété à l'Américaine.**



Du chrome, du bois verni et du cuir. À faire passer la Merco d'un dignitaire saoudien pour un temple bouddhiste !

freins souffler et d'inspirer les occupants, Benj nous propose un apéro chez son pote Ricardo. « Gab m'a dit que tu aimais les Jaguar, cela devrait te plaire ! »

Pit stop

Entre une lampée de rouge et une tartinée de rillettes, on compare la Cad et la XJ6 de l'ami Ricardo. L'Anglaise paraît presque chétive et fort discrète. En dépit de l'ambiance bon enfant, Gabriel semble soucieux : « *Ce n'est pas normal, cette odeur de freins...* » C'est vrai que lorsque nous repartons vers Albertville, la pédale de freins est victime de détumescence en même temps qu'un fumet âcre s'échappe des roues arrière. Au vu du programme concocté, il est déraisonnable de vouloir attaquer des sommets qui culminent à plus de 2 500 mètres. Nous lâchons notre itinéraire à Annecy pour revenir sur Cusy chez Virages Classic. Pendant que David le mécano monte avec prudence le tyranosaurus sur le pont, Benj me résume son aventure. « *Les bagnoles anciennes ont toujours été ma passion. Un jour, j'en ai eu assez de bosser pour un groupe américain, alors j'ai tout lâché et j'ai monté ce garage avec David. Je ne gagne pas grand-chose, mais tous les matins, j'ai ça et ça sous les yeux !* », me dit-il en pointant du doigt tour à tour les autos et la chaîne des Alpes. « *Pendant que David s'occupe de la mécanique, je fais le relationnel client, je cherche la bonne pièce et je gère notre parc de voitures de location. Je n'ai plus de secrétaire, mon bureau est un Algéco, on prend peu de congés. Ce trip va me faire énormément de bien !* », se marre Benj en chambrant son ami. « *Tu vou-*

drais pas acheter une vraie voiture ? » Puis, se tournant vers moi : « *Je dis ça mais j'adore la Cad, tu vas voir une fois que tu l'auras en main, on va pouvoir se tirer la bourre !* »

Firefly and elephant

Passer de la Cadillac à la Lotus, c'est sortir des bras d'Aretha Franklin pour se retrouver dans ceux de Kate Moss. La plume après l'enclume. L'Elise est une virtuose de la trajectoire, sautant de virage en épirole avec une précision à faire pâlir une patineuse artistique. Assis dans la baignoire en alu, on ne peut pas être distrait par l'équipement qui ferait passer un cyclomoteur chinois pour une limousine capitaliste. Le postérieur calé dans un cuir au rabais, on lèche juste la pédale de freins en pivotant son corps dans la courbe et l'on remet les gaz sans appréhension de dérive brouillonne, l'auto étant ventousée à la route. L'Elise répond à la lettre... Le plus curieux est qu'en dépit d'un moteur de consommation courante comme le Rover K, la légèreté de l'auto s'accommode largement des quelque 120 ch et supprime l'obligation de rétrograder sans cesse. Je confesse toutefois que les vils instincts refont vite surface lorsque l'on emmanche un tunnel à l'intérieur duquel, comme le premier bas du front venu, on passe la 2^e et on accélère comme un malade pour entendre le râle étonnamment suggestif du petit 4-cylindres ! Compatissant, on ralentit pour attendre Gabriel qui danse le rock avec Big Mamma. Lorsque la calandre massive de la Cad s'encadre dans le rétro, rappelant sans peine une scène terrifiante de *Duel*, on accélère encore et encore... Comme dans un rêve, nous avons ainsi tra-

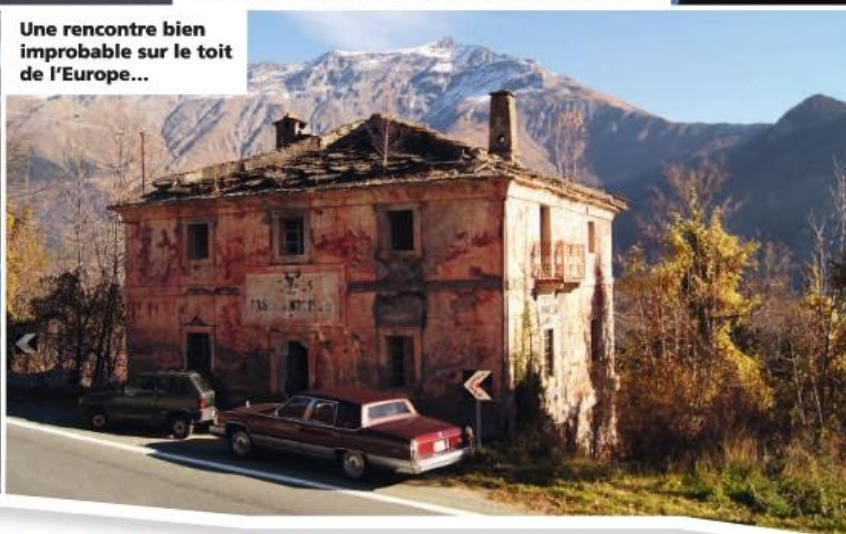
MERCI POUR L'INVITATION



« Arrête Jicé, moi aussi je le veux, le pompon ! »



Une rencontre bien improbable sur le toit de l'Europe...



L'Elise est une virtuose de la trajectoire, sautant de virage en épingle avec une précision à faire pâlir une patineuse artistique.

versé le massif des Bauges. La route est déserte en cette semaine hivernale. Les paysages sont grandioses. La Cad freine dorénavant, la Lotus joue la gourmande, l'ambiance est à la communion. Que demander de plus ? Prendre des forces ? C'est chose faite à Valloire. Une tartiflette accompagnée d'une salade du jardin pour les hommes, un dé à coudre de sans plomb pour *Miss light* et 100 litres de kérosène pour le B17, et c'est reparti. Les cimes nous attendent. Lotus ou Cadillac ? Histoire de partager le plaisir, Gabriel prend l'Elise pendant que Benj et moi nous engouffrons dans la Cad. Le col du Galibier nous fait face. Même pas peur !

Born to be wild

Les reflets piégeux de la route dans les zones d'ombre nous incitent à la prudence. Même si la météo joue les prolongations en ce mois de novembre, nous sommes quand même à plus de 2 500 m d'altitude. Le sommet du Galibier est vêtu de blanc, et quand nous ouvrons la portière, l'air vif nous extirpe de la torpeur causée par le confort douillet de notre paquebot. Benj avait entre-temps repris les commandes de sa Lotus et ne s'était pas fait prier pour nous déposer proprement dans l'ascension. Il nous attend au sommet depuis un bon moment, ayant eu le temps d'enfiler une doudoune et un bonnet à pompon qui le fait encore plus ressembler à un gamin en classe de neige. « Y'a pas de chauffage dans la Lotus ! », se marre-t-il. Nous restons un moment en silence au bord de l'immensité à jouir d'un spectacle en cinémascope dont nous ne sommes que les modestes figurants. Gabriel semble ému d'être là. Je réalise à cet instant combien, dans leurs

périple sans but, les deux amis retrouvent la saveur des grands espaces qu'ils parcouraient lorsqu'ils vivaient aux États-Unis. J'aurai les honneurs de la Lotus pour graver le col du Lautaret. Je comprends mieux l'accoutrement de Benjamin et regrette de n'être vêtu qu'en un indécrottable urbain. Il fait franchement froid maintenant, d'autant que le soleil joue à cache-cache à chaque virage avant de tirer sa révérence. Mais je ne troquerais pas ma place pour un empire. Cette Elise m'ensorcelle et me conforte dans l'idée que l'automobile sportive moderne fait fausse route. Faut-il vivre dans le dénuement matériel pour atteindre le Céleste ? Un puissant halo rouge illumine tout à coup l'espace. M... Le divin essaye-t-il de me prouver qu'il existe ? Mais non, c'est simplement les feux stop de la Cad qui s'allument, faisant passer Cap Canaveral pour un aéroport d'ULM. Gabriel a repéré un entrepôt en ruine. Le feu semble avoir ravagé les lieux. L'état de la charpente métallique, comme tordue de douleur, confirme notre supposition. Quelle ne sera pas notre surprise de découvrir au milieu des décombres les restes calcinés d'une Citroën DS et d'un cabriolet Jaguar Type E ! Il en faudrait davantage pour entamer notre optimisme et c'est après avoir simulé une vente aux enchères à faire pâlir de jalousie toutes les bailloineries passées que nous reprenons notre futile escapade.

Roues libres

C'est étrange comme le fait de partager tous ces kilomètres avec deux individus qui n'étaient encore il y a quelques heures que deux lecteurs aussi abstraits que passionnés a changé notre



Trajectoire ou trajet aléatoire ?
Peu importe, le plaisir est bien là !



« Oubliée dans le hangar
de M. Roger B., la Type E
de la femme de ménage
de J.-P. Belmondo !
Qui dit mieux, 200 000 €
à ma droite... »



relation. Le lendemain matin, après une chouette soirée à Briançon, je retrouve les autos de mes coéquipiers avec entrain. Plus que les formidables montées du Montgenèvre et du Mont-Cenis, la virée en Italie, le retour vers Aix-les-Bains par un chemin que même les écoliers les moins assidus rechigneraient à emprunter, c'est la revigorante vision de l'automobile ancienne que Gabriel et Benjamin revendiquent qui m'a mis du baume au cœur. « Les clubs monomarque ou monotype sont un peu sclérosants. Ce qui nous intéresse, c'est de rencontrer les autres, leurs centres d'intérêt et partager. C'est tellement fantastique de découvrir d'autres autos et de les utiliser ! On aurait roulé certainement plus vite avec deux Lotus mais à part comparer nos performances, nous serions-nous réellement enrichis ? », s'interroge Benjamin. « Je me vois mal faire partie d'un club d'Américaines, se retrouver entre mecs qui ne portent que des santiags et des stetson, c'est pas vraiment ma came... »,

confirme Gabriel. L'air des cimes entraînerait-il le débat vers les sommets ? Se balançant sur un télésiège, face à la piste folle qui s'enfuit, j'entends mes deux loustics se marrer : « *Domage qu'il n'y ait pas de neige, on aurait pu faire de la luge avec la Lotus !* » Puis, se tournant vers moi, les deux potes m'assèment : « *Tu vois, Jicé, la prochaine balade que l'on aimerait faire avec toi, c'est du côté de Détroit ! Ça pourrait faire un bon reportage, non ? Tu devrais demander à ton chef ce qu'il en pense...* » C'est une idée lumineuse, les gars ! D'ailleurs, je demande ! « *Chef, je peux y aller, aux States, avec mes copains ?* » ■

Un grand merci à Gabriel et Benjamin pour cette fort sympathique invitation. Pour tous ceux qui passeraient en Savoie avec leur ancienne ou souhaiteraient louer une auto pour découvrir la région : Virages Classic, 1 270 Route de Chavonnes, 74540 Cusy. www.viragesclassic.com

LOTUS ELISE S1, 1996

L'Elise est le modèle qui sauve Lotus de la banqueroute. C'est l'homme d'affaire italien Romano Artioli qui, ayant racheté la marque à GM, décide de lancer un modèle renouant avec la tradition du roadster ultra léger dont la Lotus Seven était le symbole. L'Elise – prénom de la petite-fille d'Artioli – repose sur une plateforme alu extrudée et collée habillée d'une carrosserie en fibre composite. Très compacte et légère, la S1 utilise un moteur Rover K double arbre de 1,8 l et est dépourvue de toute assistance au pilotage. Une vraie Lotus qui cultive le sens de l'essentiel.



Moteur Rover K, 4-cylindres en ligne en position transversale et centrale AR, 1 796 cm³, 118 ch à 5 500 tr/min
- **Transmission** aux roues AR - **Freins** disques ventilés AV/AR - **Dimensions** longueur 3,73 m, largeur 1,70 m, empattement 2,30 m - **Poids** à vide 720 kg - **Performances** vitesse maxi 200 km/h, 0 à 100 km/h 6,2 sec.

Porsche 935, 1977

Compétition-client

Porsche restera à jamais maître dans l'interprétation d'un règlement sportif. Après l'évincement des 917 en 1972, les têtes pensantes de Stuttgart vont élaborer une machine à gagner sur la base des nouvelles règles du Groupe 5, la 935, une version compétition-client de la 911 ! C'est une de celles qui a parcouru le plus de kilomètres de course que nous vous présentons ce mois-ci...

TEXTE : PHILIPPE BERTHONNET – PHOTOS : GILLES LABROUCHE

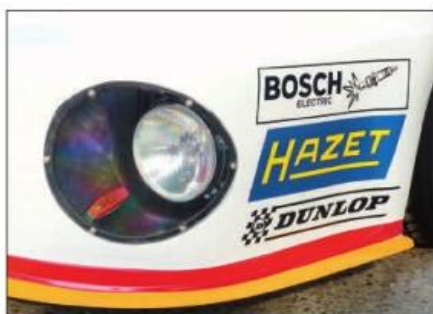




Avec sa nouvelle formule limitant la cylindrée des voitures de Sport à 3 litres, la FIA reléguait définitivement les Porsche 917 au placard dès la fin de saison 1971 et offrait un boulevard à leurs challengers qu'étaient les bleus de l'équipe Matra. N'ayant pas de produit adapté à la nouvelle réglementation, l'usine Porsche devait se contenter d'assister techniquement d'antiques mais toujours vaillantes 908 lors de grandes épreuves telles que les 24 Heures du Mans 1972. Bien sûr, la 911 poursuivait son développement, notamment dans sa version Carrera RSR – dont les 2 806 cm³ offraient 300 ch et la victoire à Daytona en 1973 à l'équipage Gregg-Haywood – mais les moteurs atmosphériques atteignaient là leurs limites de développement et de performance. La solution du turbocompresseur s'imposera naturellement à l'équipe de Norbert Singer comme la possibilité d'accroître le rendement du *flat six* sans augmenter sa cylindrée. Dès 1974, la Porsche Carrera Turbo (dont le moteur de 2,14 l correspond à un 3 litres avec le coefficient de la FIA) termine à la 2^e place des 24 Heures du Mans, juste derrière la Matra de Pescarolo et Larrousse avec à peine six tours d'écart. Handicapée par des soucis de direction et de boîte de vitesses, la 911 s'inclinait devant ou plutôt derrière le prototype Matra qui, rappelons-le, était une voiture de course spécialement construite pour les 24 Heures et non un dérivé de voiture de série, fut-elle sportive. Pour aller encore plus loin, plus vite et renouer avec la victoire, Porsche devait attendre 1976 et l'avènement des règlements du Groupe 5 qui devaient lui permettre de construire une véritable voiture de course sur la base de sa – déjà – vieillissante 911.

Silhouette m'était contée...

Avec aucune production minimale requise du moment que l'on utilise la base d'un modèle bénéficiant déjà d'une homologation dans l'un des groupes 1, 2 ou 3, les voitures de production spéciales dites Silhouettes offraient un vaste champ de développement aux ingénieurs de talent du centre de Weissach. C'est d'ailleurs au sein du fameux centre d'essai Porsche que la 935 va parcourir plus de 6 000 km de test avant de rouler sur les pistes du Paul Ricard dans le sud de la France ! Norbert Singer a bien lu le règlement du Groupe 5 et il pressent que sa dernière création est capable de tenir son rang, voire d'être plus rapide que les protos du Groupe 6 qui concourent également dans le Championnat du Monde des Marques. Si l'architecture structurelle



Pour des motifs aérodynamiques, l'aplatissement des ailes avant a relégué les phares dans le spoiler, au ras du sol.

du modèle de base doit être conservée, l'annexe J du Groupe 5 précise que la forme des capots avant et arrière peut être différente. Singer en profite donc pour replacer toutes les prises d'air de refroidissement et d'admission reliées au turbo dans cet appendice aérodynamique et modifier l'avant de la 935. Ce dernier ne ressemble guère plus à celui d'une 911 puisque ses ailes qui lui donnaient cet air de grenouille ont été aplaties, reléguant les optiques de phares au ras du sol dans le spoiler avant. Sous cette peau de matière plastique on trouve un châssis en titane et un arceau de sécurité tubulaire en aluminium, ceci permettant d'atteindre un poids en ordre de marche de moins de 900 kg... qui est 70 kg trop léger face au poids minima fixé par la FIA ! Les ingénieurs Porsche devront installer des gueuses de plomb dans la voiture, artifice qui permettra d'affiner la balance des masses avec 47 % du poids sur l'avant contre 53 % sur l'arrière. Les suspensions sont issues de la 930 de série avec quelques modifications telles que la suppression des barres de torsion au profit de ressorts hélicoïdaux en titane ou le montage d'une barre stabilisatrice "à couteaux", réglable depuis l'habitacle. Le freinage provient des 917 avec des disques perforés et ventilés pincés par des étriers à quatre pistons. Le moteur, enfin, pièce maîtresse de l'ensemble, dérive lui aussi de la Porsche 930 avec une cylindrée de 2 857 cm³. Suralimenté à l'aide d'un turbocompresseur KKK dont la pression varie de 1,35 à 1,55 bar, on peut compter à minima sur 590 ch à 7 900 tr/min et 60 mkg de couple sur les roues arrière. Une paille...

Formule gagnante

Bien que la première saison de la 935 fut une période d'apprentissage, elle devait toutefois être couronnée de deux titres, celui des marques et celui des voitures de sport. Malgré cette ➤



1 LEVIERS
Si le grand levier orné d'une boule commande la boîte de vitesses, le second permet de régler la souplesse de la barre antiroulis avant.



2 PÉDALIER
Détail subtil : la pédale de freins reçoit un dispositif à balancier qui permet de répartir la pression de freinage entre l'avant et l'arrière.



Malgré les peintures de guerre, la protubérance des ailes et l'énorme aileron arrière, on reconnaît la ligne intemporelle d'une 911.

COURIR EN PORSCHE 935 GROUPE 5

OÙ COURIR ?

Au Mans, bien sûr, avec, à tout seigneur, tout honneur, une place de choix lors de la prochaine édition du Mans Classic qui se déroulera du 8 au 10 juillet 2016. Les 935 étant intégrées au rapide plateau VI, elles retrouvent leurs concurrentes d'alors parmi lesquelles on trouve les BMW M1 et autres Ferrari 512 BBLM. Si vous voulez jouer la carte d'un championnat complet, alors le C.E.R. (Classic Endurance Racing) est pour vous. Comme Le Mans Classic, ce championnat est organisé par l'équipe de Peter Auto et se déroulera en 2016 sur cinq manches disputées à Jarama,

Spa, Dijon, Le Castellet et aussi Imola. Plus de renseignements sur le site : <https://peterauto.peter.fr>

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Le fait que Porsche n'ait construit que douze exemplaires de 935 compétition-client (contre quatre modèles "usine") et que l'engouement pour les courses historiques ne cesse de croître font que la valeur de ce type d'auto est en pleine ascension stratosphérique. Les modèles "usine", qui connaîtront leur apogée avec les Moby Dick, sont de véritables prototypes (à peine déguisés (châssis tubulaire en

alu, moteur à quatre arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindre) et ont couru exclusivement en Championnat du Monde et plus particulièrement les 24 Heures du Mans en 1976, 77 et 78. Leur valeur avoisine désormais les 3 millions d'euros alors que celle des 935 "client" sera pondérée par

le palmarès de l'exemplaire. Une voiture telle que celle présentée ici avec un historique limpide et prête à courir peut prétendre à 2,5 millions d'euros, somme qu'il faudra aussi déboursier si vous êtes à la recherche d'une des 935 K3 construites par les frères Kremer...



3 PRISES D'AIR

Mises au point par la NASA, les prises d'air NACA permettent d'aspirer de l'air de l'extérieur vers l'intérieur sans modifier la traînée.



4 PRISES D'AIR

L'air frais est également admis par les énormes bouches (d'où le grillage de protection) d'aération pratiquées dans les ailes arrière.



5 COMPARTIMENT AVANT

Les réservoirs d'essence, d'huile et autres liquides trouvent leur place dans l'espace dévolu aux bagages ! Remarquez le treillis tubulaire du châssis.



6 MOTEUR

Si l'architecture du six cylindres à plat a été conservée, sa turbine de refroidissement a été déplacée à l'aplomb du moteur. Comme sur les 917.

Caractéristiques techniques

PORSCHE 935, 1977

Moteur 6-cylindres à plat en position longitudinale et porte-à-faux AR, tout alu, 2 857 cm³ (92 x 70,4 mm), 750 ch à 8 000 tr/min, 60 mkg à 5 400 tr/min, rapport volumétrique 6,5 à 1, 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres, bielles en titane, vilebrequin 8 paliers, injection mécanique Bosch, 2 turbos KKK K26 (1,4 bar de pression de suralimentation), refroidissement air/air, allumage électronique Bosch à 2 bougies par cylindre.

Transmission aux roues AR, embrayage fritté Fitchel & Sachs, boîte 4 vitesses Porsche commune aux 911 Groupe 4 à refroidissement d'huile, pas de différentiel.

Direction à crémaillère ZF.

Freins issus de la 917, 4 disques ventilés et perforés de 300 mm de diamètre, étriers en alu à 4 pistons, double circuit hydraulique, pédalier équipé d'un balancier permettant de répartir la force de freinage entre l'AV et l'AR.

Suspension à 4 roues indépendantes dérivée de celle des 930. AV bras triangulés et jambes de force McPherson avec ressorts en titane, amortisseurs télesc. à gaz Bilstein et barre stabilisatrice réglable depuis le cockpit ; AR à bras obliques en alu, ressorts hélicoïdaux en titane à progressivité variable, amortisseurs télescopiques à gaz Bilstein et barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier issue de la 911/930 de série, carrosserie en plastique GFK pour les portes, capots et ailes, aileron AR en aluminium et plastique, coupé 2 portes, 1 place.

Dimensions longueur 4,68 m, largeur 1,97 m, hauteur 1,265 m, empattement 2,271 m, voies AV/AR n.c.

Roues BBS en alliage à écrou central, AV 16 pouces de diamètre et 11 de large, AR 16 pouces de diamètre et 14,5 de large.

Poids 970 kg.

Vitesse maxi non mesurée. Pour info, la K3 des vainqueurs du Mans 1979, la plus rapide des 935 "client", fut chronométrée à 331 km/h dans les Hunaudières.



Le "flat nose" (nez aplati) est caractéristique des 935/76 et cette configuration trouvera une déclinaison commerciale au travers d'une option usine disponible pour les coupés 911 Turbo.



Les crochets de remorquage sont marqués de repères et ancrés sur la traverse.

Les élargisseurs d'ailes permettent d'apprécier l'hypertrophie de la carrosserie de la 911.



C'est propre, c'est net, vous êtes dans une Porsche. Notez les "tuyaux" d'air qui alimentent l'admission dans le dos du pilote !

Yvan Mahé

On a toujours du mal à croire qu'Yvan Mahé parvient à loger sa grande carcasse dans les autos de course qui peuplent son garage. Pourtant, depuis qu'il préside à la destinée d'Équipe Europe, il aura eu l'occasion de restaurer, préparer et de piloter ce qui s'est fait de mieux en la matière depuis plus de quarante ans. « Cette 935 est l'archétype de la voiture compétition-client construite par l'usine. Rapide et fiable, elle était capable de se distinguer partout et bien qu'elle n'a pas eu l'occasion de disputer les 24 Heures du Mans, elle dispose d'un long palmarès. Nous l'avons entièrement démontée et restaurée de A à Z et, détail amusant, l'arceau original en alu portait encore l'autocollant des vérifications d'une course disputée à Zolder. Si elle a principalement roulé en Championnat allemand des Groupe 5 les deux premières saisons, elle a connu le Championnat du Monde à Monza, Brands Hatch, les 24 Heures de Daytona ainsi qu'à Silverstone. » Amoureux des Porsche exceptionnelles, Yvan se tourne désormais vers la résurrection d'une des 935 usine, une des quatre fantastiques Moby Dick. Autoretro sera là pour les premiers tours de roues, promis...



“ La 935 est la quintessence du savoir-faire de Porsche. ”



À part la cellule centrale, plus rien n'est commun avec une Porsche 911.

double couronne qui récompense les efforts de tous, il fut décidé pour des raisons budgétaires de privilégier dès 1977 le championnat Groupe 5 en développant une 935/77 réservée à l'usine et de proposer une nouvelle 935 "client" techniquement proche du modèle 1976 pour les écuries privées. C'est précisément une de ces autos que nous vous présentons dans ces pages. Portant le numéro de châssis #930 770 0907, elle fut vendue par l'usine à Josef Brambling début 1977. La voiture va alors courir sous les couleurs du Brambling Racing le Championnat d'Allemagne des voitures du Groupe 5 en division 1 (plus de 2 litres) avec des épreuves organisées sur le Nürburgring, à Kassel Calden, au Norisring ou encore à Zolder. La formule fonctionne, le public est nombreux et le championnat très relevé avec quelques noms de la Formule 1 qui viennent effectuer des piges en Groupe 5 à l'image de Niki Lauda, Hans Stuck ou Clay Regazzoni. Avec pas moins de quinze courses dès sa première saison, notre 935 connaîtra la victoire lors des 300 km du Nürburgring avec rien moins que Jochen Mass à son volant. Par la suite, elle sera vendue à Franz Konrad qui la fera courir en championnat allemand en 1977 et 1978 avant de la céder à Klaus Drees qui la pilotera durant quelques courses avant, à son tour, de la revendre à Paul Mahlke, un important marchand de pneumatiques outre-Rhin.

Le Paul Mahlke Racing engage #930 770 0907 dans plusieurs courses internationales comme les 12 Heures du Mugello en mars 1979 ou lors des 6 Heures de Dijon en avril de la même année, mais la voiture abandonne souvent et ne retrouvera plus le chemin de la victoire. Après plusieurs courses de moindre intérêt dont quelques manches en Intersérie, on perd sa trace après les 1 000 km de Monza 1981 où, engagée par le MFG Valvoline Racing, elle abandonne avant la fin de l'épreuve... Sur la scène internationale, les autres 935 brillent dans les courses les plus prestigieuses avec pas moins de cinq victoires sur neuf dans le championnat 1979 dont une retentissante première place aux 24 Heures du Mans pour une K3 construite et engagée par les frères Kremer. Une Porsche privée qui gagne là où les Moby Dick, ces monstrueuses 935 engagées par l'usine qui avalaient près de 65 l d'essence aux 100 km, n'ont jamais fait mieux que 3^e au général ! Avec la 935, Porsche nous a donné une formidable leçon de maîtrise technologique et nous a offert à voir et entendre une des plus formidables machines de course automobile du XX^e siècle. ■

Un grand merci à Yvan Mahé de nous avoir confié #930 770 0907 le temps d'une longue séance photo.

Peugeot 403 U5 Corbillard, 1957

À TOMBEAU OUVERT !





Austère et digne, la berline Peugeot 403 n'engendre pas vraiment la franche rigolade. Alors, que dire de la version break, couleur de deuil et longue comme une veillée funèbre ? Tout juste quelques ornements et la voilà transformée en corbillard pour rouler à tombeau ouvert. Simplement, ne vous pressez pas trop pour monter à l'arrière...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER – PHOTOS : DANIEL DENIS

Pas très gaie, la 403, pour son 60^e anniversaire ! Faut dire qu'elle a toujours vécu dans l'ombre, vêtue de gris ou de noir, sagement menée par les mains gantées de discrets notaires ou d'instituteurs endimanchés. Même sa première apparition publique au Salon de Paris en octobre 1955 est passée inaperçue, totalement occultée par l'extraterrestre DS 19 monopolisant les feux de la rampe sur le stand voisin de Citroën. Pourtant, dès son lancement au mois d'avril précédent, la nouvelle Peugeot n'a pas tardé à se tailler une solide réputation de fiabilité. Un héritage de la robuste 203 sur lequel elle va bâtir sa carrière, déclinée, comme il se doit alors à Sochaux, en une multitude de

variantes. Dès le Salon 1956, la gamme, désormais couronnée par un sobre mais très coûteux cabriolet, s'effoie avec deux autres carrosseries d'allure nettement plus utilitaire : d'une part, la Commerciale cinq places à banquette rabattable destinée aux artisans et commerçants, de l'autre, la Familiale huit places, un peu plus luxueuse avec ses banquettes et strapontins, pour les parents visant le Prix Cognacq-Jay décerné aux familles nombreuses. Ces deux versions sont établies sur un empattement rallongé de 24 cm par rapport à celui de la berline, ce qui leur vaut l'appellation officielle de 403 L pour "Longue", le mot break ne faisant pas encore partie du vocabulaire sochalien. Elles diffèrent aussi par la présence, à l'arrière, >



Si, à l'avant, on retrouve l'habitacle de la berline, l'arrière a en revanche été modifié et ne reçoit plus qu'un seul strapontin.

POINTS FORTS

- Break très spacieux
- Robustesse générale
- Vieillit mieux que son passager...
- Pratique pour aller chercher des bières !

POINTS FAIBLES

- Mine d'enterrement
- Part de la caisse (corrosion fréquente)

d'une suspension à ressorts à lames longitudinaux remplaçant les ressorts hélicoïdaux de la berline. Pour compléter l'offre et ratisser large, la 403, tout comme la 203 avant elle, sera aussi déclinée dès 1958 en camionnette bâchée U5 (et non pick-up, restons français), suivie d'une rare version Fourgonnette B5 dont les parois latérales tôlées souvent décorées aux couleurs de marques de lessive ou de chocolats se distinguaient dans la caravane publicitaire des critères cyclistes tellement en vogue en cette fin des années 1950.

En grandes pompes

Les effets de la crise de Suez, avec le blocus du canal et le rationnement du pétrole suivis de l'institution dès 1956 de la fameuse vignette (provisoire, qu'ils disaient...), rajoutent quelques taxes à cette bonne vache à lait d'automobiliste. Cela incite Peugeot à lancer, en 1959, son économique mais bruyant moteur Diesel Indenor, d'abord adopté par les chauffeurs de taxi parisiens puis disponible en option sur les 403 Commerciale, Familiale et utilitaires. Mais, à cette époque, la France ne s'enivre pas encore au mazout et le poussif TMD 85 Indenor n'est guère

apprécié que par les gros rouleurs et quelques agriculteurs malins qui marchent impunément au "rouge", le gazole détaxé pour tracteurs ! En majorité, les 403 L reçoivent le 8 CV de la berline, un 4-cylindres de 1 468 cm³ développant 58 ch SAE à 4 900 tr/min. La boîte 4 vitesses avec levier au volant est aussi identique mais un rapport de pont plus court est monté pour conserver à pleine charge des performances honorables. Avec une charge utile de 500 kg, la 403 L frôle encore les 125 km/h mais c'est surtout son volume intérieur qui assure son succès : accessible par une large porte ouvrant à 120°, la soute offre pas moins de 1,80 m de longueur utile une fois la banquette arrière repliée et plus de 2 m si elle est totalement démontée. Un argument qui la fait choisir par de nombreux taxis ruraux, les ambulanciers mais aussi des petits entrepreneurs de pompes funèbres. À ce sujet, ceux qui veulent briller en société pourront utilement rappeler que le nom de corbillard trouve son origine à Corbeil où, suite aux fréquentes épidémies de peste au XVI^e siècle, les corps des défunts étaient transportés sur la Seine à bord d'embarcations à fond plat surnommées corbeillards. C'était notre minute culturelle, merci ! De nos jours, les carrossiers



« C'est dans la boîte ! »,
semble signifier
la veuve joyeuse...
Notez les nombreux
Robri de cet exemplaire.



« Ce n'est qu'un au revoir... »
Hélas, dans la vraie vie, on a
rarement le cœur à chanter
en de telles circonstances...

Caractéristiques techniques

PEUGEOT 403 U5 CORBILLARD, 1957

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1 468 cm³ (80 x 73 mm), 58 ch SAE à 4 900 tr/min, 10,5 mkg à 2 500 tr/min, rapport volumétrique 7,1 à 1, culasse Alpax, soupapes en tête inclinées en V, 1 arbre à cames latéral commandé par chaîne, vilebrequin 3 paliers, 1 carburateur inversé Solex 32 PBIC.

Transmission aux roues AR, boîte type C2 4 vitesses synchro. avec 4^e surmultipliée.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins à commande hydraulique, tambours AV/AR, sans assistance.

Suspension AV à roues indépendantes avec ressort à lames transversal ; AR à essieu rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, break 5 portes, 3 places assises et 1 allongée.

Dimensions longueur 4,61 m, largeur 1,68 m, hauteur 1,55 m, empattement 2,90 m, voies AV/AR 1,34/1,32 m.

Roues jantes tôle, pneus 165x380 Michelin X.

Poids (à vide) 1 210 kg, charge utile 500 kg.

Vitesse maxi 125 km/h.

spécialisés dans les véhicules funéraires sont assez nombreux à l'étranger : Hess & Eisenhardt, Miller-Meteor, Parks Superior ou Critérion détiennent le marché des "hearses" et "flower cars" aux USA, tout comme Coleman-Milne en Grande-Bretagne ou bien encore Binz en Allemagne.

Dernier voyage

En France, seuls quelques entrepreneurs d'importance comme les Pompes Funèbres Générales ou la Maison Roblot ont fait carrosser par Arnault, Ducarme, Frappa, Gruau ou Augereau – ce dernier sera absorbé par Heuliez – des breaks Citroën DS ou CX, Ford Granada, Peugeot 404 et 504 et, aujourd'hui, Renault Espace ou Mercedes Vito. Si quelques stars du showbiz ou de la politique ont accompli leur dernier voyage à bord d'un carrosse signé Chapron ou Binz, les petits croquemorts de province que chantait Georges Brassens se contentaient le plus souvent de faire modifier la porte arrière d'une Renault Colorale ou Domaine ou d'une Peugeot 403 pour y glisser plus commodément le cercueil du macchabée, lequel était parfois fort lourd, car aussi rond et prospère que dans la chanson ! Le corbillard 403 déboulant à tombeau ouvert à l'entrée de ce petit cimetière de campagne semble bien connaître son chemin : son port d'attache n'est qu'à quelques kilomètres de là et tout au long d'un bon demi-siècle de cérémonies funéraires, il n'a accompli guère plus de 68 000 km, le plus souvent calé en 1^{re} en

tête du cortège, « Bien plus résistant, en tout cas, que son premier propriétaire, à la fois croquemort et fossoyeur, qui s'est tué à la tâche ! », ironise Denis, son conducteur, devant une bonne bière. « C'est un carrossier local qui a modifié la porte arrière dès la livraison de la voiture par l'agent Peugeot du Puy, le 18 mai 1957. Une 403 Familiale Luxe commandée avec une paire d'antibrouillards et tous les enjoliveurs Robri du catalogue ! La porte arrière, d'une seule pièce à l'origine, a été proprement découpée pour obtenir deux hayons basculables, celui du bas étant complété par un rouleau pour faciliter le chargement du cercueil. D'autres corbillards 403 ou 404 ont reçu des portes arrière redessinées avec une extension galbée ménageant davantage de longueur pour le cercueil. En ces temps-là, on crevait beaucoup (hum...) et l'indispensable roue de secours a été fixée, à côté de la porte arrière droite, sur un solide support spécialement conçu. Quant à la banquette arrière d'origine, elle a fait place, du côté opposé, à un siège unique destiné à la veuve. Enfin, c'est toujours les hommes qui partent les premiers, à ce qu'on raconte... »

Ni fleurs, ni couronnes...

Vêtue de ses habits de deuil rehaussés de ses brillants bijoux de chez Robri, la 403 L n'amuse pas pour autant la galerie, cette dernière surchargeant le pavillon d'ornements, festons, pompes et grelots en fonction du décorum >





ACHETER UNE PEUGEOT 403 "LONGUE"

Ce qu'il faut savoir

Plus la bête est robuste et plus on lui en demande ! Rares sont en effet les exemplaires épargnés par une rude vie de labeur. Privilégiez les modèles à moteur essence, logiquement moins kilométrés que les Diesel Indenor sans doute moins gourmands en carburant mais très friands en joints de culasse. Peu agréable, bruyant, fragile côté refroidissement et très long à préchauffer, l'Indenor TMD 85 de 50 ch seulement est à éviter, surtout pour un usage collection. Toutes les pièces mécaniques sont aisément disponibles chez les spécialistes de populaires françaises mais aussi parfois

chez un agent Peugeot de province. L'entretien est sans problème : tous les 3 000 à 4 000 km, vidange moteur, nettoyage du filtre à huile, vérification du niveau de la boîte et des points de graissage (rotules des trains roulants et direction tous les 6 000 km, huile Esso Gear Oil VT ou GP 90 pour le pont arrière à vis). Nettoyage fréquent des ailettes du radiateur et remplacement du liquide de refroidissement tous les 3 ans. Malgré cela, le joint de culasse est à changer tous les 80/100 000 km. Mal protégées, les tôles sont très sensibles à la corrosion : tour des phares, bas des ailes avant, tour de pare-brise, bas de caisse, tour et intérieur des

ailes arrière, longerons, jupe et bas de porte arrière sans oublier les planchers. Sur la Commerciale U5 et le Fourgon tôle B5, attention à l'espace de chargement arrière (plancher, seuil de porte et garnitures), souvent abîmé et corrodé par les objets ou les animaux transportés. Moins de dégâts sur la Familiale, en principe mieux entretenue mais la sellerie, poste très coûteux s'il en est, peut avoir souffert dans le cas d'un ancien taxi.

la berline et désormais la dépasse un peu en prix. Le Graal de l'amateur reste le Fourgon tôle B5 fabriqué à seulement 6 892 exemplaires de 1959 à 1963. Un beau modèle à décor publicitaire n'est pas non plus à négliger. Comptez de 1 500 € à 3 500 € selon l'état et la rareté de cette fidèle Lionne domestique.

❶ La galerie de toit est ornée de quatre "pommes de pin". Un lecteur en connaîtrait-il la signification exacte ?

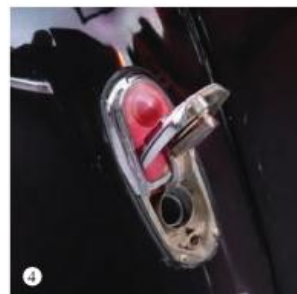
❷ Cet enjoliveur de capot sera hélas interdit à partir de 1958 sur la Peugeot 403, sécurité oblige !

❸ Tout est à sa place, jusqu'au chapelet...

❹ Cachez cet orifice que je ne saurais voir ! C'est par ici que se fait le plein d'essence.

Combien ça coûte ?

Fabriquée de fin 1956 à 1962 à 34 928 exemplaires, la 403 "Longue", Commerciale ou Familiale, est plus rare que



Denis Berger

Amateur éclairé d'objets du passé (il est brocanteur à ses heures), Denis Berger, qui a longtemps roulé en Simca Rallye 2, n'a pu résister aux charmes à peine fanés de cette 403 en deuil de son ancien propriétaire.

« Je ne suis en fait que le deuxième propriétaire de cette 403 Familiale achetée neuve en mai 1957 par un entrepreneur de pompes funèbres de Saint-Paulien, non loin du Puy-en-Velay, et aussitôt transformée en corbillard. Il l'avait commandée avec ces nombreux enjoliveurs Robri montés par le concessionnaire Peugeot. La porte arrière a été modifiée en hayon en deux parties par un carrossier local qui a aussi réalisé un porte-roue de secours placé à droite du cercueil et installé de l'autre côté du siège unique de la veuve. Je conserve chez moi la banquette d'origine, toute neuve, car jamais montée ! J'ai retrouvé l'auto, arrêtée depuis douze ans bien au sec et sans la moindre corrosion avec seulement 68 000 km d'origine. Elle n'avait pas bougé depuis le jour où son propriétaire, revenant tout juste d'un enterrement, était brusquement décédé ! » Aujourd'hui, le corbillard 403 de l'ami Denis reprend parfois du service pour assurer un enterrement... de vie de garçon !

“ Mort après l'enterrement ! ”



souhaité par “ces Messieurs de la famille” pour la cérémonie funèbre. Ni fleurs, ni couronnes aujourd'hui, telle est la volonté de la veuve joyeuse qui, coupe de champ' en main, fête en galante compagnie le départ du défunt mari pour un monde forcément meilleur. Voilà une auto dans laquelle, pour une fois, la place du mort n'est pas à la droite du chauffeur mais douillettement allongé dans sa boîte en sapin, au centre de l'habitacle de la Peugeot. Maître de cérémonie costumé en pingouin ou simple fossoyeur aux mains calleuses, vous pouvez donc vous installer à bord sur le siège avant identique à celui de la berline 403, dignement appuyé à un dossier aussi raide qu'un prie-Dieu, avec, devant vous, un chapelet de boutons et tirettes sur le fond gris muraille du tableau de bord où l'effigie de Saint-Christophe vous surveille. Levez les yeux au ciel de toit et constatez que la place est largement suffisante pour conserver votre couvre-chef de croquemort et que la visibilité vers l'avant ne souffre guère la critique. D'un simple coup d'œil à l'arrière, vous aurez aussi remarqué que le caisson contenant le cercueil occasionne un important angle mort (forcément...) et les manœuvres pour viser en marche arrière l'étroit portail du cimetière ne peuvent s'effectuer qu'à l'aide des minuscules rétroviseurs positionnés sur les ailes. Par chance, la direction douce et précise de la 403 offre en prime un rayon de braquage exceptionnel. Ah, j'irai braquer sur vos tombes !, aurait clamé l'iconoclaste Boris Vian qui ne crachait pas sur les belles voitures, ni sur l'humour noir... Mais la cérémonie s'achève déjà et, comme l'héritière est contente, au fossoyeur, au croquemort, au curé, aux chevaux de Peugeot, elle paye son



verre. Et plus tard, dans la nuit qui tombe, notre croquemort, aussi noir que son corbillard, reprend la route en chantonnant : pom-pom-pompes funèbres...

Tournée en décors naturels, cette superproduction Pathé (de campagne) avait pour vedettes : Denis Berger dans le rôle du croquemort cousin éloigné de Dracula, et Miss Pascale en veuve joyeuse (rôle qu'on espère de composition), ainsi qu'une kyrielle de figurants déployés par le magicien de la photo Daniel D. Denis, ancien assistant de Georges Méliès.

Salut Didier...

On peut appeler cela l'ironie du sort. Ou bien la fatalité. J'étais en train de rédiger cet essai du Corbillard 403 lorsque j'ai appris la disparition soudaine de Didier Lainé. animateur historique des premiers Autoretro, il était aussi depuis 2003 “mon” rédacteur en chef de Rétroviseur. Dans nos conversations passionnées sur nos préférences automobiles, son humour ravageur nous entraînait souvent dans des délires au 32° degré mais je crois pouvoir écrire sans me tromper qu'à l'évocation de ce modeste corbillard Peugeot, il m'aurait répliqué, sourire en coin, préférer faire son dernier voyage à bord d'un Funeral car carrossé par Hess & Eisenhardt sur la base d'une de ses Chrysler 300 ou Buick Riviera bien aimées. Au revoir Didier...

Ferrari F355

CHEVAL GAGNANT ?

Beaucoup plus aboutie que ses devancières et bénéficiant de performances en net progrès, la Ferrari F355 est d'autant plus intéressante que sa cote était, jusqu'à il y a peu, en net retrait. Faut-il se précipiter sur cette berlinette au *cavallino rampante* avant qu'elle ne devienne inaccessible ?

TEXTE : JULIEN LOMBARD – PHOTOS : DANIEL DENIS





Vue de trois-quarts arrière, la F355 est un pur chef d'œuvre mêlant subtilement agressivité et équilibre des lignes.

Au sein de la longue lignée des berlinettes Ferrari à moteur V8, la F355 fait figure de bon numéro. Plus appréciée que la 348, elle a permis à la marque une remise à niveau en termes de performances, de comportement routier et de style. Son aura s'explique aussi par sa bivalence : ultime V8 classique, elle est en même temps très novatrice. Pour Giuseppe La Torre, propriétaire d'un Spider équipé d'une boîte F1, alors grande nouveauté chez Ferrari, « la F355 est la dernière Ferrari avec du caractère ». Dan Paty renchérit dans une optique différente : « C'est la dernière "vraie" Ferrari car elle possède encore le levier de vitesses. » Et de poursuivre : « La "Trois 55" innove avec sa boîte transversale, ses cinq soupapes par cylindre, ses bielles en titane, son fond plat, sa suspension pilotée, sa boîte 6 vitesses... issus de la compétition. » Les progrès sont éclatants : « Elle est bien plus performante que les 308 et 328 surcotées », « ses qualités routières ont fait un bond considérable par rapport à la 348 », « sa ligne donne l'impression que Ferrari s'est ressaisi après la 348 », écrivent respectivement François-Xavier Forgereau, Bastien Delplanque et François Pottier. Ayant eu six Ferrari, Didier Coffy enfonce le clou : « C'est l'une des meilleures que j'aie possédées. »

D'abord un moteur !

Comme l'écrit Bernard Cristalli, « Une Ferrari, c'est d'abord, essentiellement, uniquement un moteur ! » Le V8 soulève l'enthousiasme. Bruno Heyte évoque un « moteur fantastique ». « La mécanique est exceptionnelle », opine Philippe Tarbouchie, qui ajoute : « Les montées en régime à 8 500 tr/min avec le pot inox sont synonymes d'extase. » Claude-Alain Sauty parle encore de « la sonorité divine ». « La F355 possède un moteur extraordinaire, d'une grande souplesse et démoniaque à haut régime », résume Bastien Delplanque. La boîte ne déçoit pas. « L'ensemble moteur-boîte est un pur régal ! Avec sa traditionnelle grille métallique, la boîte achève de vous mettre dans l'ambiance », s'écrit François Pottier. Toutefois, la boîte séquentielle F1 suscite plus de réserves. « Avec ses rapports très longs, elle est à éviter », estime Oscar. « Elle est lente mais précise et agréable », nuance cependant Giuseppe La Torre. Quant aux performances, « elles restent aujourd'hui très respectables »

La cote (*)

Ferrari F355 Berlinetta (1994-1998) :	80 000 €
Ferrari F355 GTS découvrable (1994-1998) :	80 000 €
Ferrari F355 Spider (1994-1999) :	85 000 €
Ferrari F355 Challenge (1995) :	110 000 €
Ferrari F355 Berlinetta F1 (1997-1998) :	70 000 €
Ferrari F355 GTS découvrable F1 (1997-1998) :	70 000 €
Ferrari F355 Spider F1 (1997-1999) :	75 000 €

(*) Prix pour un exemplaire en très bon état de marche et de présentation et non en état "concours", et sans modifications notables.



et sont largement suffisantes pour s'amuser ! », selon Nicolas Schneider. Plus blasé, François Pottier écrit : « Elles ne sont pas aussi impressionnantes qu'on pourrait le penser. » Il n'empêche, « on est bien assis, bas, presque sur la route, ce qui donne une impression de vitesse, accrue encore par le son du moteur juste derrière soi », s'enflamme Bernard Cristalli.

Plaquée au sol

Le comportement routier de la F355 est unanimement salué. « La tenue de route est exemplaire, la voiture étant plaquée au sol à mesure que la vitesse augmente et la direction assistée (une première) est précise », témoigne Bruno Heyte. « Elle a des qualités routières parfaites, est équilibrée et ne prend pas de roulis », ajoute Philippe Tarbouriech. Elle bénéficie encore d'un « excellent centrage des masses et, avec une pression de pneus ajustée, elle glisse des quatre roues agréablement », précise Dan Paty. Et c'est bien sûr sur les routes secondaires qu'on en profite le plus : « Sur les petites routes de Provence, c'est un régal ! Elle s'inscrit naturellement dans les courbes », jubile Giuseppe La Torre. En même temps, rappelle Didier Coffy, « avantage très appréciable en termes de sécurité et de plaisir, elle n'a pas d'aides à la conduite, ce qui oblige le conducteur à être responsable de ce qu'il fait. » Mais « attention sur sol humide ! », avertit Bruno. Pour sa part, le freinage est jugé à la hauteur. « Les freins d'origine sont très puissants et même suffisants sur circuit », affirme Didier.

Un vélo

La F355 est étonnamment facile à conduire. « Elle se pilote comme un vélo ! », selon Didier Coffy, tandis que Giuseppe La Torre raconte : « Mon fils, avec trois mois de permis, l'a vite prise en main, tandis que ma fille fait sa conduite accompagnée avec ! » « La direction assistée est parfaite et le levier de vitesses, beaucoup plus doux que sur les 328/348 », ajoute Nicolas Schneider. La F355 ne craint pas les grands voyages, comme en témoigne Hervé Legendre : « Pour les vacances, le seul problème reste la capacité du coffre mais j'ai fait plusieurs longs trajets avec sans problème. » Ce n'est pas Bernard Cristalli, qui s'est rendu en F355 en Italie avec Madame, qui le contredira. « À vitesse modérée, elle est très confortable, on peut avaler des kilomètres sans être cassé à l'arrivée », complète Bastien Delplanque. Mais la polyvalence a ses limites, comme l'évoque Bernard : « La rampe d'accès dans la cour de l'hôtel étant infranchissable, la 355 dut rester garée dehors ! » Et de rappeler que « la voiture est basse ; on y descend plus qu'on y monte. Et les équipements de confort comme la clim' sont symboliques ». Bref, comme l'écrit Bastien, « ce n'est pas une voiture pour aller au boulot ou faire ses courses, ça reste un véhicule exclusif pour le loisir ».

Racée et musculeuse

Bien entendu, les lignes ne sont pas en reste. « Sa ligne musculeuse est un mélange d'élégance et de sportivité et paraît toujours très moderne malgré les phares escamotables. Elle est tout simplement magnifique, surtout vue de l'arrière », s'enthousiasme Nicolas Schneider. « Compacte et racée, elle garde des lignes indémodables avec ses grandes prises d'air sur les portières et cet arrière large et trapu où les quatre feux ronds trônent au-dessus des quatre sorties d'échappement... », >



Très sobre, l'intérieur n'est pas aussi séduisant que la carrosserie. Le volant à Airbag est même fort laid !



**La F355,
c'est d'abord
un moteur.
Et quel moteur !
380 ch qui
chantent !**

Entretien et budget

CONSUMMATION

De 11 à 15 l/100 km, voire 20 à 30 l, suivant l'utilisation (SP 98).

VIDANGE/GRAISSAGE

Moteur tous les 5 000 km ou une fois par an (11 l d'huile 10W40) avec remplacement du filtre (37,04 €), boîte-pont tous les 20 000 km ou 2 ans.

ALLUMAGE/CARBURATION

Bougies (29,74 € pièce) tous les 20 000 km ou 2/3 ans.

Filtre à essence (37,37 €)

tous les 20 000 km ou 5 ans.

RÉVISION CLASSIQUE

Dès 200 € si effectuée soi-même ou 700 à 1 000 € chez un spécialiste.

DISTRIBUTION

Par courroie. Elle est à changer tous les 60 000 km ou 4 ans pour un tarif de 3 500 à 7 000 € selon le garage et les travaux à effectuer à l'occasion de la dépose du moteur.

AMORTISSEURS

2 012,31 € la paire.

PNEUS

225/40 R 18 92Y 92,94 € pièce (Pirelli P Zero Rosso Asimmetrico), 265/40 R 18 101 Y, 212,18 € pièce (Michelin Pilot Sport PS2).

ÉCHAPPEMENT

5 100 ou 3 180 € (ligne complète, avec ou sans catalyseur) ou 1 471,20 € (silencieux inox).

CARTE GRISE

Ex. en Ile-de-France, 23,075 € par cheval fiscal, soit 461,50 €.

ASSURANCE

Environ 1 100 € par an (assurance collection tous risques avec 50 % de bonus).

Pièces détachées

DISPONIBILITÉ

Les pièces sont disponibles via le réseau Ferrari ou chez les spécialistes français et étrangers. Toutefois, on ne trouve plus de jantes neuves chez Ferrari et les silentblochs des triangles de suspension arrière ou le boîtier électronique de gestion de climatisation ne sont plus disponibles. Le marché de l'occasion n'est pas à négliger :



on peut par exemple trouver un boîtier d'ABS à 1 000 € au lieu de 5 000 €.

INTERCHANGEABILITÉ

La plupart des pièces sont spécifiques. Toutefois, le capot avant et les ailes avant sont communs avec la 348, tandis que le volant à Airbag était également monté sur la 456 GT. L'ABS Bosch était monté sur d'autres marques, tout comme les plaquettes de freins (Porsche 911 et 968).

QUELQUES PRIX (*)

- Capot avant 4 388,40 € (occasion, 2 000 €)
- Capot moteur 4 686,57 € (occasion, 2 000 €)
- Élément de bas de caisse 200 € (occasion)
- Aile avant 1 800 € (occasion)
- Aile arrière 1 500 € (occasion)
- Portière 1 500 € (occasion)
- Bouclier avant 1 526,40 €
- Bouclier arrière à partir de 942,49 €
- Toile de capote 3 450,07 €
- Pochette de joints moteur 531,52 €
- Kit de distribution 457,11 €
- Bobine 159,45 € l'unité
- Pompe à eau 441,96 €
- Pompe à essence 856,23 €
- Courroie d'alternateur 24,04 €
- Radiateur 557,19 € l'unité
- Kit d'embrayage 1 126,86 €
- Disques de freins (la paire) 595,77 €
- Plaquettes de freins (le jeu) 272,98 €

(*) Moyenne de prix aimablement communiqués par les spécialistes Officina Valenti (Jan Baptist wautersstraat 59, Sint-pieters leeuw, 1600 Belgique, tél./fax 02/331 3320, www.officinavalenti.be, info@officinavalenti.be), Quattrovalvole (51 rue des Trois baudets, 59510 Hem, tél. 03 20 89 35 00, Fax : 03 20 89 35 01, <http://quattrovalvole.oxatis.com/>), Autobank International (42 rue Raspail, 92300 Levallois-Perret, tél. 01 42 70 55 66, Fax : 01 42 70 41 84, autobankferrari@aol.com, info@autobankferrari.com, www.autobankinternational.com/), Cheval Cassé (Le Devès bas, 30160 Bessèges, tél./fax 04 66 30 24 14, Mobile 06 10 66 22 57, www.pieces-epaves-ferrari-maserati.fr/, chevalcasse@gmail.com) et Red Parts (1 rue François Geoffre, 78180 Montigny-le-Bretonneux, tél. 01 30 48 90 09, Fax : 01 76 38 02 08, www.redparts.fr/).



La mythique grille de boîte de vitesses Ferrari que l'on voit ici pour la dernière fois. Les modèles ultérieurs seront proposés uniquement avec la boîte F1.

La F355 innove avec sa boîte à six rapports transversale, tandis que les performances progressent fortement par rapport à la 348.



Que surveiller ?

IDENTIFICATION

Le numéro de châssis est frappé à froid dans le compartiment moteur sur le support d'amortisseur droit. La plaque constructeur se trouve dans le compartiment moteur à gauche. On trouve encore une plaque sur la colonne de direction et dans la tranche de la portière droite.

STRUCTURE/CARROSSERIE

Aucune faiblesse particulière. Sur le Spider, le mécanisme de la capote a tendance à se dérégler et la toile à s'user aux points de contact avec le mécanisme. Vérifiez que la voiture a bien son carénage et les protections métalliques le long du moteur, souvent déposés à l'occasion des révisions. Une fissure peut apparaître en creux à la jonction du panneau de custode et de l'aile arrière, problème purement esthétique qui peut être résolu à l'aide de mastic.

MOTEUR/BOÎTE

Malgré son rendement très élevé, le V8 est fiable sous réserve d'être entretenu dans les règles. Le niveau d'huile est à surveiller souvent. Les collecteurs d'échappement d'origine, soumis à très fortes chaleurs, sont fragiles. Or, c'est un élément coûteux (2 728,08 €

l'unité chez Red Parts). Ils ont souvent été remplacés. Si cela n'a pas été le cas, profitez de la dépose du moteur lors d'une grande révision pour les remplacer par des éléments en inox à la durée de vie illimitée. Assurez-vous que les rappels constructeur ont bien été effectués, en particulier celui des durits d'essence. La dépose du V8 pour la distribution, si elle se révèle coûteuse, permet a contrario de vérifier l'étanchéité du moteur et de la boîte, l'état des soufflets de transmission... Le bypass du système d'échappement (clapet qui s'ouvre au-delà de 4 000 tr/min pour optimiser la puissance) est fragile. Il coûte environ 1 200 €. Une refecton complète du moteur coûte environ 17 000 €. L'embrayage peut tenir 60 000 à 80 000 km... mais 40 000 voire 20 000 km avec la boîte F1 ! Le remplacement de l'embrayage coûte environ 3 500 € chez Ferrari mais peut être inclus dans un forfait avec la distribution. La boîte F1 séquentielle, la première chez Ferrari, a la réputation d'être fragile et peut occasionner des réparations très coûteuses. Il faut s'assurer de la présence des plaques de protection des soufflets de cardans en sortie de boîte, sinon, il existe un risque d'incendie !

TRAINS ROULANTS

Vérifiez l'état des silentblochs des triangles de suspension... qui ne sont plus disponibles ! Les faire refaire sur mesure et poser coûte environ 1 700 €. Les propriétaires les plus exigeants jugent le freinage limite en utilisation intensive et conseillent de changer les flexibles d'origine par modèles type aviation. Le bon fonctionnement du frein à main est à vérifier.

FINITION/ÉLECTRICITÉ

La finition n'est pas à la hauteur du mythe. Les sièges en cuir, de belle apparence, doivent être entretenus pour éviter qu'ils ne sèchent et se déchirent. Les plastiques du tableau de bord (surtout la console centrale) deviennent collants avec le temps. On peut y remédier en décapant et appliquant une peinture spéciale. Les commandes ne sont pas de très bonne qualité et les joints se désagrègent. Le faisceau n'étant pas de bonne qualité non plus, les problèmes électriques ne sont pas rares : glaces qui ne remontent plus, volet de réservoir qui ne s'ouvre plus, phares qui restent bloqués, moteur de la capote HS, fusibles qui sautent, etc. Il peut même arriver que le boîtier électrique complet rende l'âme !

Nos conseils

Faites l'acquisition d'une F355 à l'historique limpide (factures et/ou carnet d'entretien à jour). Les voitures "matching numbers" sont à préférer ; dans le cas contraire, une décote s'applique. Les versions à boîte mécanique ont généralement plus les faveurs des amateurs que les versions à boîte F1, ces dernières ayant cependant leurs défenseurs. Les millésimes ne constituent pas un critère de choix décisif : les 2.7 ont la réputation d'être plus vives mais sont plus complexes, les 5.2 sont un peu plus abouties (ABS Bosch...) et seraient plus fiables. S'agissant du type de carrosserie, la Berlinetta, la plus classique, bénéficie d'une rigidité supérieure, appréciable en conduite sportive.

Plus frime mais aussi plus cher, le Spider s'adresse aux inconditionnels de la conduite cheveux au vent, tandis que la GTS représente un compromis intéressant.



Les grandes dates

► **1994** En mai, lancement de la F355 ("35" pour la cylindrée, "5" pour le nombre de soupapes par cylindre) : coupé 2 places avec toit fixe (Berlinetta) ou amovible (GTS) signé Pininfarina, V8 tout alu à 90°, en position longitudinale et centrale AR, 3 495 cm³, 380 ch à 8 250 tr/min, 37 mkg à 6 000 tr/min, 2x2 arbres à cames en tête, 40 soupapes, carter sec, injection électronique Bosch Motronic 2.7 avec un calculateur pour chaque banc de cylindres, propulsion, boîte transversale 6 vitesses, autobloquant, coque autoporteuse acier avec cadre tubulaire arrière, dessous carénés en matériaux composites avec effet déportant, direction assistée (pour la première fois sur une berlinette Ferrari), 4 roues indépendantes, amortisseurs réglables (sport/confort), disques ventilés AV/AR, 1 350 kg, 295 km/h, 0 à 100 km/h 4,7 sec., km D.A. 23,7 sec. Options : sièges de course et direction non assistée.

► **1995** Au printemps, version Spider. Version Challenge destinée à la compétition (assiette rabaissée, arceau, échappement, grille arrière noire spécifiques...).

► **1996** Injection Bosch Motronic 5.2 (un calculateur pour l'ensemble des cylindres).

► **1997** À l'été, version F1 en option avec boîte de vitesses à commande séquentielle par palettes au volant et suppression de la pédale d'embrayage : 4 modes disponibles, dont Normal et Sport.

► **1998** Arrêt de production des GTS et Berlinetta.

► **1999** Arrêt de production du Spider.

Production totale :
11 273 exemplaires.





Claude-Alain Sauty

Notre lecteur helvète Claude-Alain Sauty est passé aux aveux !

« Il n'est pas rare qu'après la lecture d'Autoretro, j'aille au garage et m'asseye par terre pour admirer ma belle ! Durant ce moment de pure passion, mes yeux caressent ses galbes sensuels. Parfois, je me glisse au volant et respire cette enivrante odeur de cuir et, si la météo le permet, je pars faire une délicieuse balade. Est-ce grave, Docteur ? » Le bon Dr Audiau diagnostique une Ferrarite aigüe, affection bénigne et souvent bénéfique car maintenant le moral du sujet au beau fixe ! Loin d'être un vulgaire investisseur tombé par hasard dans l'auto ancienne, Claude-Alain est un authentique passionné : « Fan de Ferrari, tifosi dans l'âme et au plus profond du cœur, depuis l'enfance, je me glissais le long des vitrines des garages Ferrari pour observer ces bolides fascinants. En 2009, j'ai franchi le pas avec ma F355, tenant la promesse que je m'étais faite d'avoir une Ferrari avant mes quarante ans. » Heureux homme...

“ Je m'assieds par terre et mes yeux caressent ses galbes sensuels... ”

Les clubs

Les propriétaires de Ferrari F355 sont les bienvenus à la **ScuderiaAzzurra** (128 chemin des Pétignons, 83520 Roquebrune-sur-Argens, tél. 06 29 74 87 45, www.scuderiaazzurra.com, contact@scuderiaazzurra.com), au **Club Ferrari France** (109 rue Aristide Briand, 92300 Levallois-Perret, tél. 01 47 39 96 50), au **Scuderia Ferrari Club** (102 avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris, www.scuderia-ferrari-club.fr/, contact@scuderia-ferrari-club.fr) et au **club Écurie Rouge** (tél. 03 84 73 71 13, www.ecurie-rouge.com, info@pitstop-france.com).

commente Bastien Delplanque. « C'est la dernière Ferrari qui ne sacrifie pas le style à l'aérodynamisme », ajoute avec pertinence Philippe Tarbouriech. La présentation intérieure plaît moins. « Deux mondes se côtoient : le cuir Connolly, souple et résistant, et le plastique Fiat... C'est le jour et la nuit ! », note Giuseppe La Torre. « Bien qu'ayant fait un bond par rapport à la 328, la finition est encore assez médiocre », admet Hervé Legendre. « L'intérieur est sobre et élégant mais n'a rien de transcendant... », résume Bastien.

Carnet o-bli-ga-toire !

François Pottier rappelle la règle n° 1 au moment de l'acquisition : « Exiger absolument un historique : en l'absence de factures ou de carnet d'entretien, on peut craindre des frais importants et c'est un handicap à la revente. » Hervé Legendre insiste également sur l'importance de l'entretien : « Comme sur toute Ferrari, l'important est l'entretien parfait. C'est à cette seule condition que la voiture sera fiable. » Les F355 sans histoire existent, comme en témoigne Claude-Alain Sauty : « Depuis six ans, à part un ventilateur de radiateur et l'entretien courant annuel, je file le parfait amour. » Encore faut-il bien choisir son garage, Oscar avertissant : « L'entretien ne doit être confié qu'à des connaisseurs. » Comment cela se traduit-il, financièrement parlant ? Selon Bastien Delplanque, une grosse révision coûte de 3 000 à 6 000 € et le changement de l'embrayage de 2 000 à 3 500 €. Ayant fait changer les silentblochs de suspension (faits sur mesure) et effectué lui-même différents travaux (changement du boîtier électrique, des disques avant, des veilleuses...), il a dépensé 9 000 €, soit 3 000 € annuels d'entretien et de rénovation. Et la cote ? Malheureusement, elle connaît une augmentation sensible. « En cette fin d'année 2015, les prix ont augmenté. On doit trouver un bel exemplaire dans les 70 000 € mais la spéculation augmente de jour en jour ! », se désole Dan Paty. Mieux vaut donc se dépêcher... si seulement vous pouvez encore vous le permettre !

Un grand merci à Bastien Delplanque (président du Club Ferrari ScuderiaAzzurra) pour son aide, ainsi qu'à Claude-Alain Sauty et Dan Paty pour leur disponibilité. Merci aussi à Laurent Bunnik, Piero Stroppa et Paul Dubois pour leur aide précieuse.



Bibliographie

Ferrari, Rainer W. Schegelmilch, H.F. Ullmann - Ferrari F355 & 360 Gold Portfolio, 1995-2004, articles compilés par RM Clarke (en anglais), Booklands Books - Ferrari F355, Berlinetta, GTS & Spider, Bruno Alfieri (en italien), Automobilia.

POINTS FORTS

- ▶ Ligne extrêmement racée
- ▶ V8 fabuleux
- ▶ Sonorité divine
- ▶ Performances très élevées
- ▶ Comportement routier
- ▶ Sensations de conduite
- ▶ Boîte mécanique très agréable

POINTS FAIBLES

- ▶ Électricité italienne !
- ▶ Finition moyenne
- ▶ Utilisation restreinte
- ▶ Prix des pièces et de l'entretien
- ▶ Cote en forte hausse
- ▶ Boîte F1 perfectible



Vos autos

1 2 3 4 5 6 Ferrariste expérimenté (il a possédé Testarossa, Mondial T, 308 GTS et 599), **Didier Coffy** restaure une 365 GT4 BB et roule avec cette F355 Berlinetta "phase 2" depuis deux ans. De son long témoignage, retenons trois opinions à méditer : « La F355 n'a pas d'aides à la conduite, ce qui oblige le conducteur à être

responsable. » ; « Il faut se méfier des spécialistes qui proposent de changer les courroies sans déposer le moteur. Ils ne peuvent pas changer les joints spi d'arbres à cames ni, sans doute, les galets tendeurs ou encore vérifier le jeu des soupapes. Et avec le peu de place dont ils disposent, les courroies risquent d'être mal montées ou montées en force,

ce qui peut altérer sérieusement leur durée de vie. » ; « Autant on est content de constater que la F355 prend de la valeur, autant cette évolution nuit au plaisir car elle pourrait pousser à rouler moins. De là à souhaiter que la cote redescende, pourquoi pas ? Je pourrais alors m'en acheter une deuxième sans hésiter, une F355 GTS par exemple ! » **7 8 9 10** Évoquant un périple de plus de 2 000 km en Italie au volant de sa F355 GTS de 1999, **Bernard Cristalli** est formel : « Rouler sur une vraie

route, dans la nature, avec des villages et des virages, est largement plus amusant que d'avaler bêtement des kilomètres sur autoroute en tenant simplement le volant entre deux glissières de sécurité et deux péages. » Qui songerait à le contredire ?

11 12 13 14 Président du Club Ferrari ScuderiaAzzurra, sur la Côte d'Azur, **Bastien Delplanque** raconte le cheminement qui l'a conduit à faire l'acquisition de son Spider de 1996 : « Pour moi, la Ferrari est un rêve



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24

de gosse qui, au fil des années, s'est transformé en passion. C'est le jouet que tous les petits garçons adorent posséder dans leur collection de petites voitures, puis, de taille un peu plus grande, exposer dans leur vitrine. Et un jour, le rêve se réalise car s'offrir le jouet ultime grandeur nature devient possible ! La F355 était au moment de mon achat dans la fourchette de prix que je pouvais mettre. Il y a encore deux ans, une F355 Berlinetta se trouvait à 45 000 € et un Spider à 55 000 €.

Aujourd'hui, il faut compter entre 75 000 € et 90 000 € pour la Berlinetta et entre 90 000 € et 120 000 € pour le Spider et je pense que la cote va encore grimper... »
 15 16 17 18 19 Après une Ferrari 308 GT4, **François-Xavier Forgereau** a acquis cette F355 Berlinetta de 1996 : « C'est une excellente routière capable de voyager ou de sauter de virage en virage sur petite route. Ses performances sont toujours d'actualité et laissent sur place presque tout ce qui roule

aujourd'hui. Quant à la noble mécanique, elle est fabuleuse ! Après un bon quart d'heure de chauffe, on peut prendre des tours et la sonorité devient extraordinaire. » Et de conclure avec justesse : « Elle est autrement plus performante que les 308 et 328 surcotées ! »
 20 21 De son propre aveu, **Bruno Heyte** a eu « le coup de foudre » pour la F355 lors d'une manifestation Ferrari, « charmé par le style Pininfarina alliant lignes traditionnelles mais aussi modernité ». C'est ainsi qu'il fit

l'acquisition il y a six ans d'une version GTS de 1997, constatant que le ramage valait le plumage : « Les performances sont au rendez-vous dans une mélodie orchestrée par un moteur fantastique ! »
 22 23 24 Après une Ferrari 328 GTS, **Hervé Legendre** s'est offert cette F355 Spider de 1997 : « Elle est vraiment plus puissante et sa réactivité montre bien toute l'évolution existant entre ces deux Ferrari. » Retrouvez son Spider à l'essai dans notre numéro 399 !



25



26



27



28



29



30



31



32



33



34

25 26 Si la plupart des heureux propriétaires de F355 avouent une préférence pour les versions à boîte mécanique, tel n'est pas le cas de **Giuseppe La Torre**, qui semble pleinement satisfait de son Spider F1 : « La boîte F1 a peut-être moins bonne presse, mais on prend énormément de plaisir à la conduite. » Notons que Giuseppe est un des rares lecteurs à rouler tous les jours en Ferrari : « Je m'en sers au quotidien, pour aller au bureau, acheter le pain et promener les enfants. » Signalons également que sa voiture est en vente...

27 28 Ferrariste passionné (pléonasme) et professionnel du secteur, titulaire d'une licence internationale de pilote depuis

1968 et ayant possédé pas moins de sept Ferrari mais aussi des Lamborghini, **Dan Paty** apprécie énormément sa F355 Berlinetta de 1994, équipée (option d'origine) d'une grille arrière de Challenge. « Son excellente partie mécanique est dérivée de la F1 (5 soupapes par cylindre, boîte transversale...). C'est une mécanique de course pour la route ! » Et de conclure : « Ce sera ma dernière Ferrari car, pour moi, c'est LA dernière vraie Ferrari ! »

29 30 31 32 Un tantinet snob et toujours soucieux de se démarquer du *vulgum pecus*, notre ami **François Pottier** ne pouvait décemment acquérir une F355 rouge ! Mais qu'elle soit

rouge ou noire, les sensations sont au rendez-vous, comme le rappelle la prose lyrique de François : « L'ensemble moteur/boîte est un pur régal, et c'est le cœur de la voiture. Le chant du V8 40 soupapes vous arracherait presque des larmes d'émotion, tandis que la boîte avec sa traditionnelle grille métallique achève de vous mettre dans l'ambiance. C'est tout de même quelque chose, une Ferrari ! » Qu'en termes élégants ces choses-là sont dites ! Si vous êtes intéressé, sachez que François vend sa Berlinetta de 1997...

33 34 35 36 Authentique passionné, notre lecteur suisse **Claude-Alain Sauty** a réalisé son rêve d'enfance en acquérant,

comme il se l'était promis avant ses quarante ans, la magnifique Berlinetta qui illustre notre article. Claude-Alain pose une question pertinente : « Dans ce monde aseptisé où tout va trop vite et où la valeur des autos explose pour ne devenir qu'un bien stérile et immobile objet de spéculation pour collectionneurs fortunés, je me demande où est encore la passion ? Si j'ai pris possession de mon auto en 2009, à la vérité, on ne possède jamais vraiment une Ferrari. Je suis plutôt son gardien pour un temps et il m'appartient de la transmettre à mon fils en lui transmettant cette passion. » Superbe... **37 38 39** Comme la plupart des propriétaires de F355,



PARTICIPEZ !

Nous prévoyons d'évoquer prochainement les **Peugeot 309 GTI et GTI16**, **BMW "E9" (2800 CS, 3.0 CS/CSI/CSL et 2.5 CS)** et **Opel Manta "B"**. Vous qui possédez (ou avez possédé) l'une de ces autos, votre témoignage d'utilisateur ou de restaurateur nous intéresse. Racontez-nous vos joies et peines au volant de ces voitures, le budget d'entretien ou encore les points à inspecter en priorité avant achat : votre expérience intéresse nos lecteurs qui souhaiteraient à leur tour franchir le pas mais hésitent encore ! Chaque participant récupérera ses photos et recevra un exemplaire d'Autoretro dans sa boîte aux lettres... **à condition de bien mentionner vos coordonnées postales !** Autoretro, BP 40419, 77309 Fontainebleau Cedex, redaction.ar@lva.fr.



Nicolas Schneider est amoureux fou de sa Berlinetta de 1995 :

« Quand j'étais enfant, je jouais à *Need for Speed II* sur Playstation et mes autos favorites étaient la Ferrari F355 et la Lamborghini Diablo ! Dès que j'ai pu gagner un peu d'argent, je me suis mis à la recherche d'une F355 rouge avec un budget de 45 000 €. » Depuis, Nicolas apprécie toujours autant la ligne « intemporelle » et les sensations de conduite « envoûtantes » de sa Ferrari mais juge le prix de certaines pièces « irréaliste ».

40 41 Après une 328 GTS, **Philippe Tarbouriech** a acheté sa F355 GTS de 1999 alors qu'elle n'avait que deux ans, en 2001. Depuis, il a parcouru 40 000 km

et fait changer les courroies de distribution trois fois. Comme Philippe le note avec un sens aigu de la litote, « Ses performances étaient excellentes à l'époque et restent bien suffisantes aujourd'hui. Et puis, écouter le V8 prendre 8 500 tours avec le pot inox, c'est l'extase ! » Et il s'y connaît en musique, Philippe, pour posséder également BMW M3 "E30" et Porsche 911 !

42 43 44 Monsieur **Valenti**, patron de l'Officina Valenti en Belgique, possède lui-même une berlinetta F355 à boîte mécanique. Rouge, comme beaucoup de nos lecteurs. Et vous, avez-vous déjà décidé de la couleur de la vôtre ? Qui vivra verra...

ABONNEZ-VOUS



Choisissez
la durée de votre
abonnement !

2 ans / 22 n°s
79 € au lieu de ~~123,20 €~~

36 %
de réduction

1 an / 11 n°s
45 € au lieu de ~~61,60 €~~

28 %
de réduction

6 mois / 6 n°s
25 € au lieu de ~~33,60 €~~

26 %
de réduction



Plus simple, plus rapide, abonnez-vous sur www.editions-lva.fr/abonnement

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et retourner accompagné de votre règlement à :
Autoretro - Service Abonnements - BP 50420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX ou nous contacter par tél. 01 60 71 55 88

☒ **Oui, je m'abonne à Autoretro**
Je choisis la formule suivante :

- ☐ 6 mois / 6 n°s **25 €** au lieu de 33,60 €* (soit 26% de réduction)
☐ 1 an / 11 n°s **45 €** au lieu de 61,60 €* (soit 28% de réduction)
☐ 2 ans / 22 n°s **79 €** au lieu de 123,20 €* (soit 36% de réduction)

*Tarifs kiosque

Mon règlement :

☐ Chèque à l'ordre des ÉDITIONS LVA

☐ Carte Bancaire N°

Date d'exp.

Clé (obligatoire)
3 derniers chiffres figurant
au dos de votre carte
bancaire.

Signature :
(obligatoire)

Mes coordonnées :

Nom

Prénom Date de naissance

Adresse

Code postal Ville

Je laisse mon numéro de téléphone et mon e-mail pour le suivi de mon abonnement

Tél.

E-mail (Écrire en majuscules SVP)

☐ J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA et de ses partenaires

Vous voulez offrir cet abonnement, indiquez les coordonnées du bénéficiaire :

Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

**VOUS ÊTES
DÉJÀ ABONNÉ**

**Profitez de cette offre pour prolonger
votre abonnement en cours.**

N° d'abonné

Le carnet d'adresses **Auto**retro

CHAQUE MOIS RETROUVEZ DANS CES PAGES
LES SPÉCIALISTES DE LA VOITURE DE PRESTIGE ET DE COLLECTION,
UN CARNET D'ADRESSES COMPLET POUR VIVRE VOTRE PASSION.

CONTACT PUBLICITÉ : BP 40419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX E-mail : pubar@lva.fr

- **Responsable de la publicité :** Naziha LAROUSSI, Tél. 01 60 71 55 50
- **Assistante :** Line INGRAO, Tél. 01 60 71 55 20



ARES
ATELIER DE RESTAURATION
AUTOMOBILE DE L'ESSONNE

www.atelier-ares.fr

E-mail : atelier-ares@wanadoo.fr
Tél. 01 69 21 72 27

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

**Depuis 1907
au service de nos assurés**



79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr

**ET AUSSI : VEHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION**

GARAGE LA PASSION DES ANGLAISES



**ATELIER DE RESTAURATION ET ENTRETIEN
POUR VOITURES ANGLAISES - PIÈCES**

- 29 années d'expérience
- Bilans gratuits
- Conseils pratiques
- Prise en charge de votre véhicule à domicile
- Une seule adresse, un seul interlocuteur

**STÉPHANE CLAUDEL
LA PASSION DES ANGLAISES**

Place Peters - 88440 Nomexy
Tél. 03 29 67 61 40 - E-mail : s.claudel@free.fr



moss-europe.fr
keeping the great marques alive



Prix, service, qualité, disponibilité.

Moss, la référence: Plus de 45 000 pièces détachées pour les voitures classiques britanniques, disponibles par Internet, téléphone, e-mail et dans nos points de vente



DYNOLITE
EUROPE'S CLASSIC MOTOR OIL



L'huile spécialement élaborée
pour les Véhicules anciens

PARIS 01 30 80 20 30	LONDON +44 (0)20 8867 2020	BRADFORD +44 (0)1274 539 999	BRISTOL +44 (0)117 923 2523	MANCHESTER +44 (0)161 480 6402
--------------------------------	--------------------------------------	--	---------------------------------------	--

websites moss-europe.fr / moss-europe.co.uk facebook [facebook.com/mosseurope](https://www.facebook.com/mosseurope) twitter twitter.com/mosseurope ebay [stores.ebay.co.uk/moss-europe-ltd](https://www.ebay.co.uk/moss-europe-ltd)

Approuvé : British Motor Heritage, MG Car Club, TR Register & FBHVC. © Moss Europe Ltd, E&OE 2016

Catalogue 2016 offert * : catalogues de pièces détachée et accessoires pour MG T, MGA, MGB, Sprite & Midget, TR2-4A, TR5-6, Morris Minor, Mini, Outillage. Par téléphone au: + 44 800 281 182, par email: catalogues@moss-europe.co.uk ou en ligne: moss-europe.co.uk

* Part: 7.00€ (+TVA)

référence

conseil

La valeur de votre ancienne pour 90,00 euros



Rejoignez nos experts automobiles
www.reference-expertauto.com

Pièces de Qualité

Pour véhicules anglais
 de collection.



Stock très important

AUSTIN HEALEY - MINI - JAGUAR - MG
 TRIUMPH - LAND ROVER - MORRIS MINOR

**ORDER
 ONLINE!**

www.angloparts.com

BELGIUM
 Tél. +32 15 42.37.83 • sales.belgium@angloparts.com

FRANCE Distributeur Guy Grardel
 Tél. +33 328 26 61 00 • grardel@orange.fr
www.sas-grardel.fr

LUXEMBOURG Distributeur Motor-Service
 Tél. +352 518151-810 • info@motor.lu



CLASSIC AUTO

VII Salón Internacional Vehículo Clásico



MADRID, 26-27-28
 DE FEBRERO DE 2016

ticketea.com



CASA DE CAMPO • PABELLÓN CRISTAL

classicautomadrid.com

Organiza:
ERMEVENTS
 Classic Racing & Motor Events

Colaboran:
 Madrid Destino

Fresnel

IBERIA

renfe

Patrocinan:
 FREDERIQUE CONSTANT
 GENEVE

ZALBA-CALDÚ
 Correduría de Seguros, S.A.

CARNET D'ADRESSES

Autoretro

BRUGES (Belgique)

Beursgebouw - Hauwerstraat

36^e bourse internationale

Vente, achats, spécial cars, motos, miniatures, littérature...

auto retro

30/31 janvier 2016
9 h 30 - 18 h 30

www.autoretro.be

www.atelierdescoteaux.com
= Vitaliseur de votre passion !!!

Présents au salon Retromobile du 3 au 7 Février 2016, Hall 1 stand P24

Révision, réparation et entretien vos véhicules anciens comme des objets d'art.

ACHAT-VENTE

Z.I., rue de la Crapaudière - 02300 BLÉRANCOURT
Tél. : 03 23 39 62 77 - Fax : 03 23 39 88 33
Email : contact@atelierdescoteaux.com

Tacot Club Calaisien

AUDRUICQ (62)

Salle polyvalente - De 9 h à 17 h 30
Avenue de Nortkerque - Sortie 50/A16 ou 21A26

28

FÉVRIER 2016

23^e BOURSE

Autos - Motos - Miniatures

"Vacances en anciennes"

Tacot Club Calaisien - Tél. 06 07 25 99 51
ou mail : laboursedaudruicq@gmail.com

SM³A Assurances JACQUOT

Spécialiste de l'assurance des collectionneurs des clubs auto et moto des organisateurs de rallyes

Jugez plutôt

- ➔ **Auto - Moto de collection acceptées jusqu'à 2004**
- ➔ **Tarif mono** véhicule, à partir de **19 €**
- ➔ **Tarif flotte** collection, à partir de **43 €**
- ➔ **Assistance** avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules de garanties)**

Lyon - 3, rue Saint-Exupéry - 69002 Lyon
Tél. 04 78 766 733 - Fax 04 78 75 63 10 ou Tél. 01 77 35 50 50
www.sm3a.fr - E-mail : sm3a.collection@gmail.com

*Garantie de base pour véhicule de plus de 40 ans (P.C.O.R.)
**nous consulter

RCS Lyon 4803442300011 Orf. 07004764

Classic Forez Organisation

Rallyes 2016

- **23 Avril : 6^e Rallye des Confins du Mézenc**
- **01 au 13 Mai : 6^e Lionel Hihlander Tour**
(12 Jours en Terres et lles Ecosaises)
- **23 au 25 Septembre : 8^e Classic Forez**
(L'Ardèche)
- **26 Novembre : 5^e Rallye des Gorges de la Loire**

www.classic-forez.fr ☎ **06 50 900 901**

AVIGNON MOTOR festival

Plus d'un siècle de locomotions...

25/26/27 Mars 2016

AVIGNON - Parc Expo
avignon-motor-festival.com



Partenaire Officiel



L'assurance de vos passions

Assurance autos, motos, cyclos, véhicules militaires, tracteurs, ...
Tarifs dégressifs flottes - Assurance clubs et associations de véhicules anciens.

www.iccassurances.fr

92 rue de Richelieu 75002 Paris

Fax 01 49 95 22 11

PARIS - LYON - VALENCE

CARENE ASSURANCES RCS PARIS 632 944 249
ORIAS NUMERO 37 000 504 - WWW.ORIAS.FR

DEVIS IMMEDIAT
01 42 46 52 52

Retrouvez-nous
sur le salon **Rétromobile**
du 3 au 7 février 2015
Paris Porte de Versailles

icc carene
assurances



Ets BLONDEAU

Véhicules de collection

Ventes - Réparations - Pièces détachées

CITROËN DS - SM



Toutes les pièces détachées

Pièces neuves, d'occasion ou échange standard

(toutes les sphères, échappements inox, allumages électroniques)

PENDANT LA DURÉE DE RÉTROMOBILE

**NOMBREUSES
PROMOTIONS !**

le magasin de Montreuil
restera ouvert de 7 h à 21 h
y compris le week-end
pendant toute la durée du salon

198, rue de Paris - 93100 MONTREUIL

(face au métro Robespierre)

Tél. 01 42 87 90 07 - Fax 01 42 87 72 44

E-mail : contact@blondeauds.fr

www.blondeauds.fr



OUTILLAGE - DOCUMENTATION - CONSEILS TECHNIQUES - EXPÉDITION RAPIDE

SPECIALISTE FERRARI - MASERATI ALFA ROMEO



Autoretro

CARNET D'ADRESSES

LE SPÉCIALISTE AUTO ET MOTO DE COLLECTION DEPUIS 1967

Si nous assurons
près de **140 000 véhicules**
ce n'est pas un **hasard !**

PRIX
ACCUEIL
RAPIDITÉ
SIMPLICITÉ

Devis
gratuit

NOS SERVICES À LA CARTE

Trajet-Travail et prêt du véhicule
Assistance

Flottes de véhicules
anciens (et modernes)

Véhicules assurés
en "collection" dès 10 ans

Réductions dès le 2^{ème} véhicule,
pour adhérents Club
ou abonnés
à une revue spécialisée

Assurez-vous

en moins de 5 minutes
par téléphone

04 72 66 37 00

7 jours/7 & 24h/24
sur internet

www.assurancesclavel.com

Prise de garantie immédiate



Comparez
nos tarifs frais inclus

annuels, ou tiers en usage privé et conduite exclusive



VEHICULES
40 ans et +
38€

VEHICULES
30 à 39 ans
50€

VEHICULES
25 à 29 ans
67€

VEHICULES
20 à 24 ans
85€

VEHICULES
15 à 19 ans
105€

VEHICULES
12 à 14 ans
161€

VEHICULES
10 et 11 ans
179€



hervéclavel
COURTIER D'ASSURANCES

7 bis quai des Étroits - 69321 Lyon cedex 05

Tél. 04 72 66 37 00

Fax 04 72 66 37 19

contact@assurancesclavel.com

trafic

AUTO MOTO RETRO

**19-20 MARS 2016
DIJON**

**AVANT-PRÉMIÈRE
18 mars
18H - 22H**

PARC DES EXPOSITIONS
www.autoretrodijon.com

CLUB RAVERA / 6A - ARRAS - Rens. : 03 21 48 68 71
Site : www.ravera-6a.fr - E-mail : ravera-6a@orange.fr

CLUB RAVERA / 6A - ARRAS - Rens. : 03 21 48 68 71
Site : www.ravera-6a.fr - E-mail : ravera-6a@orange.fr

SPECIALISTE ANGLAISES DE COLLECTION

ANGLAISES COLLECTION

SMH
STEEL MOTORS HOME

GARAGE • REPARATIONS • ENTRETIEN

2 ter, rue Pierre-Joigneaux • BOIS-COLOMBES

Tél. 01 47 80 38 30 • Fax 01 47 80 22 66
E-mail : steelmotors@wanadoo.fr

ARRAS

DIMANCHE 20 MARS 2016
PARC DES EXPOSITIONS - 9 H - 18 H

39^e BOURSE D'ÉCHANGES
PIECES AUTOS, MOTOS, DOCUMENTATION, MINIATURES

EXPOSITION D'AUTOMOBILES ET MOTOS ANCIENNES

Entrée : 5 € - Enfants : 2 €
Emplacement : 25 € les 3 m
Parking 500 places gratuit pour véhicules anciens
1 entrée gratuite par véhicule de plus de 30 ans

CLUB RAVERA / 6A - ARRAS - Rens. : 03 21 48 68 71
Site : www.ravera-6a.fr - E-mail : ravera-6a@orange.fr

easydrive

Assistance de direction électrique
adaptable à tous modèles* - Matériel neuf

Tél. service technique :
06 32 98 58 92

Liste des partenaires disponible sur le site
EASYDRIVEFRANCE
64, sente de la Fosse au Diable - 77610 La Houssaye-en-Brie
www.easydrivefrance.com

Nouveau

EASYDRIVE, 40 km Est parisien,
proche A4 et Disneyland Paris

Ne pouvant être présents à **RÉTROMOBILE**,
nous organisons une semaine portes ouvertes du **3 au 7 février**
Pour encore mieux vous recevoir, prévenez de votre visite



Fournisseur exclusif de Morgan Motor Company UK,
avec notre partenaire

Matériel neuf
Fabriqué
en France



Ne prenez plus de risques !

Distributeur historique de pièces Alfa Romeo depuis 1977

VHB S.A.S. - 99, rue de Colombes - 92600 ASNIÈRES-SUR-SEINE
Tél. 01 40 86 22 44 - Fax 01 47 93 03 23 - E-mail : alfa-vhb@orange.fr

www.alfa-vhb.fr

SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

► 3-7
FÉVRIER
2016



Credit photos : GraphicObsession

PARIS • PORTE DE VERSAILLES • PAVILLONS 1 & 2.2

Ventes aux enchères **ARTCURIAL** - 5 février
MOTORCARS

un événement
comenposium
The place to be

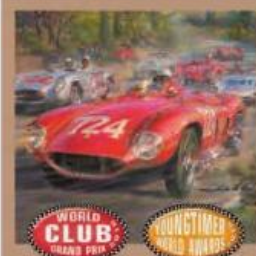
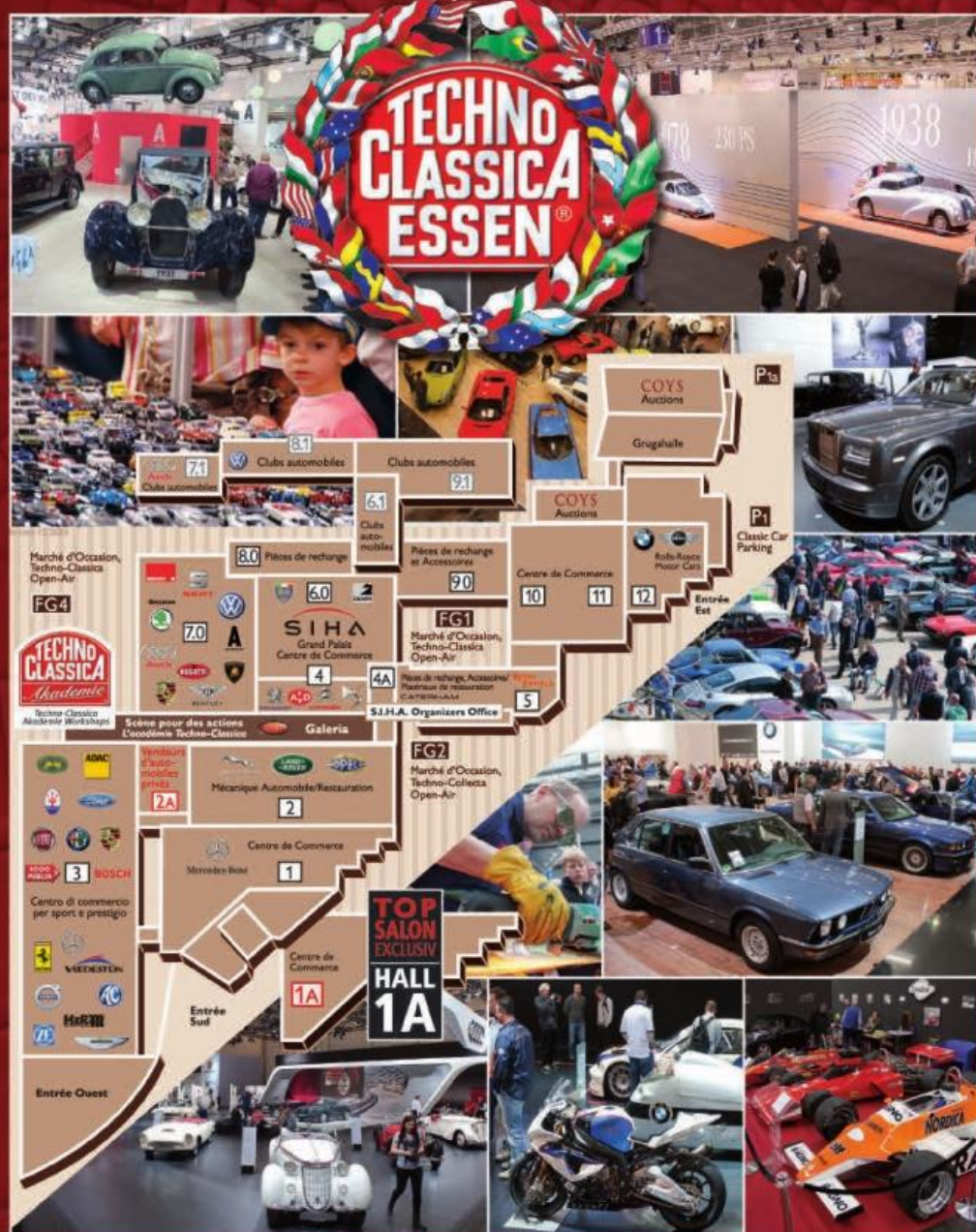
WWW.RETROMOBILE.COM



#RETROMOBILE

LE SALON MONDIAL DE L'AUTOMOBILE CLASSIQUE

Salon Mondial de l'Automobile Classique et de Collection, Automobiles de Prestige, Sport-Classiques, Motos, Pièces de Rechange, Restauration et la Rencontre Mondiale des Clubs



Featured Theme 2016
Mille Miglia 1955

Share the
Passion...

- L'Industrie Automobile
- L'industrie de la moto
- Mécanique Automobile
- Centre de Commerce
- Automobiles de Prestige
- Sport-Classiques
- Restauration
- Pièces de rechange, outils et produits d'entretien
- Clubs et groupements d'intérêt
- Jeunes Classiques & Tuning
- Voitures Historiques
- Utilitaires, Bateaux et Avions
- Miniatures
- Littérature
- Associations et Musées
- Services
- Montres de Collection
- Accessoires, Habillement et Art de Vivre
- Art
- Automobilia
- Evènements
- Marché de l'Occasion en extérieur

PLUS DE 2500 VOITURES DE COLLECTION DANS L'OFFRE

plus de 1250 exposants venant de 30 pays, constructeurs et importateurs automobiles, 220 clubs de voitures anciennes, plus grande plate-forme commerciale temporaire de l'automobile classique, et, et, et ...

6* - 10 AVRIL 2016

*Mercredi 6 Avril 14h à 20h: Happy View Day / avant-première
Jeudi de 9h à 18h, Vendredi de 9h à 19h, Samedi + Dimanche 9h à 18h

TICKET

A partir de maintenant, achetez vos tickets en pré-vente en faisant une économie, sur notre site internet www.technoclassica-tickets.de

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

INFO

INFORMATIONS POUR LES VISITEURS: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, D-52118 Herzogenrath, Germany, Tel.: +49(0)2407-17300/-18064, Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de • Hôtels et Info pratiques: Tel: +49(0)201-8872046, touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • 20 minutes en voiture depuis l'aéroport international de Düsseldorf • Vente anticipée de billets: www.technoclassica-tickets.de

www.siha.de

Toute l'actualité de la voiture de collection

20 PAGES
DE PETITES ANNONCES



INDEX GÉANT
Tous nos articles
parus en 2015 P.22

la vie de L'AUTO

*L'assurance collection
pour toutes !*

Tradition,
Sécurité
& PRIX
EN BAISSÉ !



05 65 10 32 01
www.assurances-therond.fr
DEVIS & SOUSCRIPTION EN LIGNE

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

www.lva-auto.fr

N° 1697 • 7 janvier 2016



DÉCOUVERTE INSOLITE

Une nouvelle forêt d'épaves !

P. 12

FUTURS COLLECTORS

Elles ont 30 ans,
elles entrent en collection

- Qui sont-elles ?
- Lesquelles collectionner ?
- Combien valent-elles ?

P. 10



F 3,20 € • BEL 3,40 € / ISSN 051.2188

L 19642 - 1697 - F: 3,20 €



ÉDITIONS
LVA

MUSÉE EN ALSACE

P. 18

**Le nouveau temple
des véhicules militaires**



Plus qu'un musée, c'est un parc de loisirs dédié
au matériel militaire de la Deuxième Guerre mondiale.

SALON EN BELGIQUE

P. 16

**Courtrai confirme
son développement**



Plus de surface, davantage de stands et de pièces,
le salon belge prend assurément de l'ampleur.

Autoretro

Le cahier pratique

LA COTE SUR MESURE

P. 88

Pléthorique ! C'est l'adjectif qui colle le mieux à la production du géant Fiat. La preuve avec 28 voitures à collectionner...



CALENDRIER

P. 96

Vous voulez admirer des anciennes ou participer à une manifestation réservée aux voitures de collection ces prochaines semaines ? Prenez date grâce à notre calendrier complet.



LES PETITES ANNONCES

P. 102

Vous désirez acheter, vendre ou échanger une automobile de collection, des pièces détachées ou encore de l'automobilia ? Découvrez plusieurs centaines de petites annonces dans ce numéro !



COMMANDEZ NOS ANCIENS NUMÉROS !

P. 114

Vous voulez tout savoir sur un modèle en particulier ? Retrouver un article dont vous avez perdu trace ? Compléter votre collection ? Rien de plus facile : il suffit de quelques clics sur Internet !



OFFREZ-VOUS UNE

Malgré la mauvaise réputation tenace – et surtout injustifiée ! – qui leur colle aux pneus, les automobiles Fiat sont fiables, souvent élégantes – Italie oblige – et nerveuses ! Loin de se limiter aux petites voitures populaires, la gamme est d'une diversité sans égale, comme le montrent les 28 modèles présentés ici. Il en existe sûrement une pour vous...



Fiat 8V

**Cote : 450 000 €
à 550 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

La mythique Fiat 8V ou *Otto Vu* (1952-1954) doit son nom à son noble moteur V8 2 litres ouvert à 70° (105, 115 puis 127 ch, 180-190 km/h). Le plus difficile sera de trouver un exemplaire de cette auto performante, racée et confidentielle, produite à 114 exemplaires avec une carrosserie usine (séries 1 et 2), Ghia, Zagato... Quant aux pièces détachées, bon courage !



Fiat 600

**Cote : 6 500 €
à 9 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★

Beaucoup plus que la 500, à l'usage plus limité, la Fiat 600 (1955-1973) est LA voiture qui a mis l'Italie sur quatre roues dans l'après-guerre. Si son 4-cylindres en porte-à-faux arrière (633 cm³ et 21,5 ch puis 767 cm³ et 29 ch sur la 600 D) n'a rien d'un foudre de guerre, les conducteurs peu pressés retrouveront les charmes de l'Italie du *miracolo*.



Fiat 500

**Cote : 7 000 €
à 20 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

La plus connue, la plus petite et la plus snob, c'est elle ! La Fiat 500 (1957-1975) est une ancienne encore visible au quotidien à Paris. Petits feux arrière, portes suicide et 2-cylindres asthmatiques (13 puis 15 ch) caractérisent les premières. À partir de la 500 D (1960), malgré les 17,5 ch (18 sur la F en 1965), on ne décolle toujours pas ! Nombreux spécialistes.



Fiat 1200 /1500 (S) / 1600 S Cabriolet & Coupé

**Cote : 13 000 €
à 28 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

Dotée d'une carrosserie très élégante signée Pininfarina, la Fiat type 118 (1959-1966) gagne à être connue ! Si la 1200 manque d'un peu de puissance, les 1500 S et 1600 S à moteur Osca à double ACT sont brillantes mais exigent un vrai suivi. La 1500 à moteur culbuté est un excellent compromis. Boîte 5 à partir de 1965.

De 1952 à 1964

FIAT !

La cote indiquée est une valeur moyenne de transactions à l'heure actuelle pour un véhicule en très bon état général. La **fiabilité** générale du véhicule, sa facilité **d'entretien** (disponibilité des pièces, simplicité mécanique, etc.) sont graduées de ★ à ★★★★★. L'indication "**Tendance**" permet de savoir si le modèle connaît un engouement (▲), s'il est un peu moins recherché ces temps-ci (▼), ou si sa cote est stable (=).



Fiat 1800 (B) / 2100 (Speciale) / 2300 (Speciale)

**Cote : 8 000 €
à 14 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

Avec ses lignes nettes et anguleuses très datées, la Fiat 1800/2300 (1959-1968) a incarné le haut de gamme Fiat. Son style décalé, son 6-cylindres et son confort sont à redécouvrir. Préférez la 2300, plus performante et mieux équipée (doubles optiques). Les originaux pourront opter pour une *Speciale* ministérielle ou un break *Familiare*.



Fiat 1300 / 1500

**Cote : 4 000 €
à 5 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

Au début des années 1960, la ligne Corvair fait école et Fiat s'en inspire pour dessiner sa 1300/1500 (1961-1967), une propulsion à l'architecture classique. Brio et belle présentation sont au rendez-vous : une bonne alternative aux concurrentes françaises. Choisissez une 1500, plus puissante. Une version *Familiare* a existé.



Fiat 2300 / 2300 S Coupé

Cote : 23 500 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

Basé sur la berline 2300, le coupé Fiat 2300 (1961-1968) bénéficie en version S (la plus produite et la plus désirable) d'un moteur plus puissant (150 ch SAE), musical et retravaillé par Abarth. Signé Ghia, ce coupé élégant, spacieux, à l'intérieur suggestif et aux performances élevées (190 km/h) vous emmènera loin. Son seul "tort" est de s'appeler Fiat !



Fiat 850 coach

**Cote : 4 000 €
à 5 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

En dépit d'une bouille craquante, la très mignonne Fiat 850 coach (1964-1971), dérivée de la 600, est bien oubliée chez nous... Très compacte, elle affiche des performances plus que correctes pour sa cylindrée (34 à 47 ch en version *Special*, 120 à 135 km/h). Évitez cependant la transmission semi-automatique Idroconvert.



Fiat 850 Coupé / Sport Coupé

Cote : 6 500 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Dessinée par le Centro Stile maison, la Fiat 850 Coupé/Sport Coupé (1965-1971) arbore une ligne très élégante. On préférera la Sport Coupé, encore plus jolie avec son nouvel arrière et ses doubles optiques avant/arrière, et aussi plus performante (903 cm³, 52 ch, 145 km/h), tout en gardant à l'esprit qu'il s'agit d'une voiture de balade.



Fiat 850 Spider / Sport Spider

Cote : 9 000 €

à 12 000 €

Tendance : ▼

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Une fois de plus, le maestro Giugiaro, œuvrant pour Bertone, a fait mouche. N'est-elle pas irrésistible, la Fiat 850 Spider/Sport Spider (1965-1973) ? Elle a tout du petit jouet, malgré ses performances honorables (plus de 150 km/h en version Sport de 903 cm³). Les amateurs d'exclusivité pourront opter pour le coupé Racer, produit sous la marque Bertone.



Fiat Dino Spider 2000 & 2400

Cote : 100 000 €

à 110 000 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Un V6 d'origine Ferrari à 2x2 ACT issu de la compétition, habillé par le grand couturier Pininfarina, telle se présente la Fiat Dino Spider (1966-1972). Plus puissante et plus coupleuse, la 2400 bénéficie de 4 roues indépendantes mais son bloc moteur est en fonte et non plus en alu. Dans tous les cas, surveillez de près la mécanique de cette Fiat hors normes.



Fiat 124 Sport Spider

Cote : 12 000 €

à 20 000 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Dessinée par Tom Tjaarda pour Pininfarina, la Fiat 124 Sport Spider (1966-1985) a connu un grand succès. Vendue uniquement aux États-Unis à partir de 1975, elle réapparaît en Europe avec la marque Pininfarina en 1982. Les versions à petits pare-chocs ont un vrai charme rétro, le Spider Pininfarina est plus confortable. Rare version Volumex.



Fiat Dino Coupé 2000 & 2400

Cote : 25 000 €

à 30 000 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Si son élégance ne le cède en rien à celle du Spider et si elle bénéficie du même V6, la Fiat Dino Coupé (1967-1972), spacieuse et classieuse Grand Tourisme, est beaucoup moins recherchée. La 2000 est un peu plus fine (calandre) et dotée d'un moteur plus rageur mais elle est moins puissante, plus rustique (essieu arrière rigide) et moins homogène.



Fiat 124 Sport Coupé

**Cote : 5 000 €
à 7 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Éclipsée par la version Spider, la Fiat 124 Sport Coupé (1967-1976) a largement disparu, victime de l'indifférence et de la rouille ! C'est pourtant une voiture sûre, fiable, élégante et performante, grâce à son moteur double arbre. Les versions les plus séduisantes sont la première série (1 432 cm³, 90 ch) et la 2^e série dans sa mouture 1600 (1 608 cm³, 110 ch).



Fiat 130 berlina

**Cote : 6 000 €
à 7 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

La 130 berlina (1969-1976) est la Fiat la plus luxueuse et la plus grosse jamais produite. Moderne (4 roues indépendantes), dotée d'un gros V6 et de lignes bien équilibrées, c'est une grande routière sûre et confortable. On préférera les versions 3200, plus performantes (165 ch, 190 km/h) et à l'intérieur mieux présenté, en particulier en boîte mécanique.



Fiat 128 berlina

**Cote : 2 000 €
à 10 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Révolution à Turin, la Fiat 128 (1969-1985) est la première traction avant de la marque ! Cette voiture moderne (moteur à 1 ACT en position transversale, 4 roues indépendantes) possède une ligne très carrée mais élégante. Les premières versions (avant 1976) sont les plus pures, tandis que la performante Rallye (67 ch, 150 km/h) est un pur collector.



Fiat 130 Coupé

Cote : 13 000 €

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Deux ans après la berlina est présentée la Fiat 130 Coupé (1971-1977) à la ligne signée Pininfarina. Le V6 3.2 l, peu poussé, garantit des performances suffisantes (165 ch, 190/195 km/h). Comme sur la berlina, la boîte auto est montée en série, la boîte mécanique restant disponible sur demande et ayant le gros avantage de tirer "long".



Fiat 127

**Cote : 1 000 €
à 6 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

La Fiat 127 (1971-1987) reprend les recettes de la 128 (traction avant, moteur transversal...) avec un gabarit plus compact et affiche une ligne très réussie. Le hayon n'apparaît qu'en 1977 sur la Nuova 127. Préférez les versions originelles à moins que vous n'optiez pour la pétillante Sport (70 ch, 160 km/h) et fuyez les 3^e séries au restyling lourdingue.



Fiat 128 Sport Coupé

Cote : 4 500 €

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★

Bien oubliée aujourd'hui, la Fiat 128 Sport Coupé (1971-1979) marie architecture moderne, jolies lignes et performances suffisantes. Elle est disponible avec un moteur 1 100 (64 ch, 150 km/h) ou 1 300 cm³ (75 ch, 160 km/h) et jusqu'en 1975 en finition S ou SL (doubles optiques). La 2^e série bénéficie d'un hayon arrière. Attention à la corrosion !



Fiat X 1/9

Cote : 6 000 €

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Elle a tout d'une grande, la Fiat X 1/9 (1972-1989), avec son moteur central et sa ligne cunéiforme très suggestive signée Bertone. Tout... sauf le moteur ! Les 1300 sont plus fines mais un peu sous-motorisées tandis que les 1500, plus performantes, pèchent par leur style alourdi. Enfin, les dernières, vendues sous la marque Bertone, sont mieux finies.



Fiat 131 Abarth

Cote : 80 000 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★

Vous rêvez d'une berline qui ait une vraie "gueule", performante et avec laquelle vous pourriez aussi bien voyager en famille qu'attaquer sur les petites routes ? La Fiat 131 Abarth (1976-1978), quatre fois championne du monde, est faite pour vous. Il ne vous reste plus qu'à vous mettre à la recherche d'un bel exemplaire et à faire un emprunt à la banque !



Fiat Panda

Cote : 2 000 €

à 3 500 €

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★★

Avec la Fiat Panda (1980-2002), Giugiaro signe un nouveau coup de maître. D'une géniale simplicité avec ses tôles et vitres planes, rustique et d'une grande modularité, la "voiture à malices" remporte un grand succès. Très répandue dans les annonces, la Panda est devenue très rare en version initiale à calandre en tôle ajourée. Version 4x4 très recherchée.



Fiat Ritmo 105 TC & 125 / 130 Abarth

Cote : 3 500 €

à 8 000 €

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★

Disponibilité : ★★

Toutes les petites bombes ne sont pas badgées GTI, il y a aussi les Fiat 105 TC et Abarth 125 & 130 TC (1981-1985). Si la finition est parfaite, les performances (jusqu'à 130 ch et 190 km/h) et le comportement routier sont à la hauteur. La 130 TC est la plus performante et la plus répandue mais la 125 TC est plus jolie. Reste à trouver un exemplaire non tuné...



Fiat Uno Turbo I.E.

**Cote : 3 000 €
à 5 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Autre bombinette turinoise des années ottanta, la Fiat Uno Turbo I.E. (1985-1993) affiche de belles performances. La 2^e série (dès 1989), dont la cylindrée passe de 1,3 à 1,4 l, est la plus performante (115 ch, 204 km/h), même si on peut préférer le style de la première. La grosse difficulté sera d'en trouver une conforme à l'origine et en bel état.



Fiat Coupé

**Cote : 2 500 €
à 7 000 €**

Tendance : ▼

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Avec sa ligne spectaculaire signée par le Centro Stile Fiat (l'intérieur étant dû à Pininfarina), la Fiat Coupé (1993-2000) renoue avec les sportives de jadis. Si les versions turbo à 4 puis 5-cyl. (190-220 ch, 225-250 km/h) offrent des performances de (très) haut niveau, même la 1.8 16 V est digne d'intérêt. Mais gare au tuning et au mauvais entretien !



Fiat Punto Cabrio

Cote : 2 000 €

Tendance : =

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Conçue par Italdesign en même temps que ses sœurs à 3 et 5 portes, la Punto Cabrio (1994-1999) permet de rouler cheveux au vent sans se ruiner. Bien sûr, sa ligne ne fera pas oublier celle du Spider 124 mais en versions ELX (1,6, 88 ch, 170 km/h) puis 1.2 16V (86 ch, 170 km/h), on peut se faire plaisir. Et on trouvera facilement les pièces mécaniques !



Fiat Cinquecento Sporting

Cote : 2 500 €

Tendance : ▼

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Recette connue, en installant un moteur puissant dans une micro voiture, lointaine héritière de la mythique 500, on obtient un adorable petit jouet. Animée par un bloc 1,1 l (55 ch, 150 km/h), la Fiat Cinquecento Sporting (1994-1998) bénéficie d'une présentation soignée, de suspensions raffermies et est aussi à l'aise sur route qu'en ville.



Fiat Barchetta

**Cote : 3 000 €
à 10 000 €**

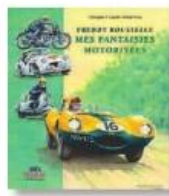
Tendance : ▼

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Elle marque le retour des lignes sensuelles chez Fiat, la Barchetta (1995-2005). La puissance du 1,8 l 16 soupapes (130 ch, 200 km/h) autorise des performances suffisantes. Il s'agit certainement d'un des cabriolets récents les plus intéressants, avec un rapport prix/plaisir imbattable. De plus, l'offre est abondante. À quand la vôtre ?



Freddy Rousselle Mes fantaisies motorisées

PAR C. A. GAASCHT
& C. YVENS

24 x 27 cm - 160 pages
photos noir & blanc

42 €

RÉF : 30452

La biographie du pilote
verviteux, aussi brillant
sur deux roues que sur
quatre.



Calendrier Pin-up 2016

12 pin-up inédites
dessinées
exclusivement
pour l'Armée & Military
Vehicles.

21 x 30 cm - 12 pages
illustrations couleur

12 €

RÉF : 30404



La fabuleuse collection Baillon

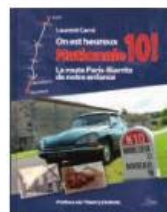
PAR C. MARTIN
& M. GUEGAN

26 x 29 cm - 160 pages
photos couleur
et noir & blanc

49 €

RÉF : 30397

59 voitures d'exception
réunies dans cet
ouvrage.



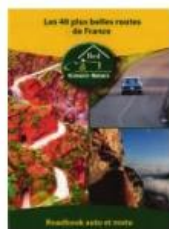
On est heureux Nationale 10 !

PAR L. CARRE
Replongez-vous
dans l'histoire
de cette route avec
de nombreux
documents et
témoignages.

22 x 27 cm - 242 pages
photos couleur

32 €

RÉF : 30215



Les 40 plus belles routes de France

40 itinéraires sur
routes historiques,
panoramiques et
mythiques.

14 x 21 cm
photos couleur

9 €

RÉF : 30544



Des souris & des chromes

PAR J. DE BOER
Clin d'œil sur
des voitures
devenues rares
et les "minettes" qui
les conduisaient.

24 x 32 cm - 44 pages

17 €

RÉF : 30543



Les enquêtes auto de Margot L'intégrale

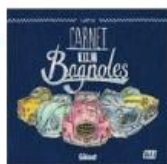
PAR O. MARIN
METAPAT
E. VAN DER ZUIDEN

Intégrale réunissant
les trois premiers
albums des
aventures de Margot
Palissandre.

32 x 24 cm - 144 pages

35 €

RÉF : 30388



Carnet de bagnoles Tome 1

PAR LAPIN

21 x 16 cm - 104 pages
illustrations couleur

19 €

RÉF : 30146

Un hommage
en dessin aux vieilles
demoiselles
de l'automobile !



Ces Français qui ont révolutionné le monde

PAR H. DELOBETTE

15 x 23 cm - 288 pages
photos couleur

19,90 €

RÉF : 30450



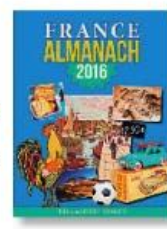
La cuisine curieuse et insolite de nos départements

PAR I. ROUSSEAU

24 x 30 cm - 219 pages
photos couleur

27 €

RÉF : 30449



France almanach 2016

365 jours
de rubriques
variées et
de découvertes
insolites.

19 x 25 cm - 224 pages
photos couleur
et noir & blanc

12,90 €

RÉF : 30445



Les 100+ Endurance 1965-2015 50 ans Photos DPPI

29 x 23 cm - 108 pages
photos couleur

29 €

RÉF : 30442



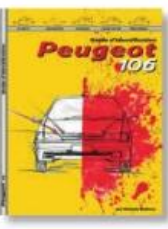
Denis Sire

PAR DENIS SIRE

23 x 31 cm - 86 pages

20 €

RÉF : 30545



Guide d'identification Peugeot 106

PAR D. BELLUCCI

22 x 30 cm - 140 pages
photos couleur

26 €

RÉF : 30453



La légende des 24 Heures du Mans

PAR C. DE CORTANZE

20 x 27 cm - 288 pages
photos couleur
et noir & blanc

39 €

RÉF : 30299



Sebring 1970 La 12e heure

PAR YOUSSEF - DAOUDI
& C. PAPAZOGLAKIS

24 x 32 cm - 48 pages

13,90 €

RÉF : 30147



Raid Afrique 73

PAR P. LACASTA

27 x 22 cm - 144 pages
photos couleur

32 €

RÉF : 30343



Audi La légende

24 x 31 cm - 408 pages
photos couleur

39,90 €

RÉF : 30143



Ferrarissime

PAR B. LABAN

Présentation
de 40 des plus belles
voitures de tourisme
créées par Ferrari.

26 x 34 cm - 256 pages
photos couleur

29,99 €

RÉF : 30142



Agenda 2016 Puissance Porsche

16 x 21 cm - 160 pages
photos couleur

15 €

RÉF : 30141

Boîtes de 9 magnets

3 grands : 45 x 22 x 5 mm
6 petits : 22 x 22 x 5 mm
Coffret : 9 x 7 x 2 cm

11,90 €

la boîte



VW - RÉF : 29952



VW - RÉF : 29954



Harley - RÉF : 29951



Rétro wave - RÉF : 29958



BMW - RÉF : 30417



Kellogg's
RÉF : 29956



VW
RÉF : 29953



Coca-Cola
RÉF : 29955



Pin-up
RÉF : 29959



Biker
RÉF : 29949



Harley
RÉF : 29950



11571

Calendrier

Toutes les manifestations de voitures anciennes et de collection (rallyes, expositions, salons, bourses d'échanges, courses...)

Jusqu'au 5 mars 2016

Chaque intitulé est précédé du numéro du département où se déroule l'événement

15 JANVIER

39 - Assemblée Générale à Brevans

● Bielles Brevannaises, place Louise et Benjamin Constant, 39100 Brevans, www.facebook.com/biellesbielles.brevannaises@laposte.net

16 JANVIER

13 - Sortie galette des rois

● Véhicules Anciens de Provence - VAP, 149 avenue de la Viste, 13015 Marseille, tél. 04 91 51 04 11 ou 06 14 50 40 85. www.v-a-p.fr club@v-a-p.fr

13 - Assemblée Générale à Orgon

● Écurie Les Trapadelles, www.trapadelles.fr contact@trapadelles.fr

26 - Exposition à Upie

● Association Auto Rétro Dromoise, tél. 06 09 27 55 55. autoretrodromoise.wix.com/ autoretrodromoise autoretrodromoise@gmail.com

CH - Assemblée Générale à Illnau

● Studebaker Car Club Switzerland, Ueli Wellauer, Bachstr. 9a, 8912 Obfelden, Suisse, tél. (00 41) 44 761 39 11. studebaker@bluewin.ch

16 ET 17 JANVIER

05 - 13^e Ronde Hivernale Historique à Serre-Chevalier

● Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes, tél. 04 92 24 78 44, fax 04 92 24 79 46. www.circuitserrechevalier.com contact@circuitserrechevalier.com

05 - Coupe 104 ZS Glace à Serr-Chevalier

● Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes, tél. 04 92 24 78 44. www.circuitserrechevalier.com contact@circuitserrechevalier.com

16 - 34^e bourse d'échanges à Châteaubernard

● Rétromobile Club Cognacais - RCC, 53 rue d'Angoulême, 16100 Cognac, tél. 06 81 35 29 76 ou 06 48 37 97 44. www.retromobileclubcognacais.fr florent.martin3@wanadoo.fr ou dominique.vignaud@wanadoo.fr

95 - Bourse d'échanges à Ézanville

● AAACE et Les Pétar'Ardenes Domontoises, 2 rue Robert Meunier, 95330 Domont, tél. 07 77 89 47 54. lespetarardenesdomontoises.moto-blog.com lespetarardenes@yahoo.fr

17 JANVIER

02 - Assemblée Générale à Saint-Quentin

● Association Saint-Quentinoise de la Belle Automobile - ASQBA, 1A rue Jean Richepin, 02100 Saint-Quentin, tél. 03 23 68 25 93 ou 06 25 09 53 11. asqba.fr d.foulon@bbox.fr

31 - Assemblée Générale d'Auto Rétro du Mont-Royal

● Auto Rétro du Mont-Royal, 983 avenue de la Bigorre, 31210 Montréjeau, tél. 06 03 49 29 11 ou 05 61 89 58 34. www.autoretroduromontroyalmontréjeau.jimdo.com bbonzom@orange.fr

44 - Bretagne Sud

● Club Mercedes-Benz de France région Ouest, mb-france.mercedes-benz-clubs.com dquerlin@hotmail.com

45 - 28^e bourse d'échanges à Lorrin

● Club Retr'Auto du Gâtinais, 54 rue de Mizalin, 45460 Lorrin, tél. 06 07 52 33 07 ou 06 25 51 03 19. r.tinseau@hotmail.fr

49 - Assemblée générale ordinaire à Saumur

● Le Rétroviseur Saumurois, BP 205, 49411 Saumur Cedex, tél. 06 14 88 26 37. retroviseursaumurois.e-monsite.com president_retroviseursaumurois@hotmail.com

57 - 7^e bourse aux pièces à Neufchef

● La Belle Époque, Serge Schoor, 2 chemin des Fardières, 57700 Neufchef, tél. 06 68 29 26 98. s.claire@orange.fr

59 - Assemblée Générale à Villeneuve-d'Ascq

● Flandres Auto Rétro, 39 rue Degas, 59493 Villeneuve-d'Ascq, www.flandresautoretro.com fardeff@yahoo.fr

83 - Assemblée Générale à Fréjus

● Écurie Automobile Des Maures - EADM, Jean-Jacques Courchet, 342 chemin Saint-Clément, 83680 La Garde-Freinet, tél. 06 22 05 68 42. www.eadm-grimaud.fr eadm.info@orange.fr

21 ET 22 JANVIER

38 - 8^e Rallystory Pilotes sur Glace à l'Alpe d'Huez

● Rallystory, 214 rue de Courcelles, 75017 Paris, tél. 01 42 12 07 08, fax 01 42 12 03 04. www.rallystory.com contact@rallystory.com

23 JANVIER

05 - 12 Heures sur glace à Serre-Chevalier

● Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes, tél. 04 92 24 78 44, fax 04 92 24 79 46. www.circuitserrechevalier.com contact@circuitserrechevalier.com

62 - Assemblée Générale au Touquet-Paris-Plage

● Touquet Automobiles de Collection, 39 boulevard Daloz, BP 42, 62520 Le Touquet-Paris-Plage, tél. 03 21 05 09 43. touquetautocollec.fr contact@touquetautocollec.fr

23 ET 24 JANVIER

38 - Bourse d'échanges à Vif

● Association Simorey, Christian Simonetti, 10 rue Voltaire, 38000 Grenoble, tél. 06 60 38 69 29 ou 04 76 75 23 08. boursedevif.free.fr c.simonetti@wanadoo.fr

24 JANVIER

05 - Assemblée Générale à Crots

● Les Vieilles Joyeuses de Crots, Éric Fiorani, Mairie, 05200 Crots, tél. 06 07 51 32 39. www.lesvieillesjoyeusesdecrots.sitew.com eric.fiorani@cegetel.net

63 - Trac-neige à Pérignat-lès-Sarliève

● Traction Club des Volcans, 6 rue Marcel Magard, 63170 Pérignat-lès-Sarliève, tél. 06 15 25 63 72.

81 - Assemblée Générale à Lavaur

● Tacot Club Tarnais, André Barnes, Le Conte Neuf, 81500 Fiac, tél. 05 63 58 10 61 ou 06 40 06 74 81. andr.barnes@yahoo.fr

84 - Sortie des rois Robert Charrier au Pertuis

● Club Mercedes-Benz de France région sud-est, mb-france.mercedes-benz-clubs.com christianscott83500@gmail.com

26 JANVIER

83 - Roulages libres au Luc

● Circuit du Var, route des Mayons, 83340 Le Luc, tél. 04 94 50 37 00. www.circuitduvar.com contact@circuitduvar.com

DU 27 AU 31 JANVIER

75 - Exposition à Paris

● Festival Automobile Internationale - HDO, 130 avenue de Malakoff, 75016 Paris, tél. 01 40 74 96 00. www.festivalautomobile.com desk@festivalautomobile.com

29 JANVIER

13 - Assemblée Générale à Cuges-les-Pins

● Les Bielles de l'Ange, Jean-Paul Demouveau, 52 chemin du Puis Saint-Marc, 13780 Cuges-les-Pins, tél. 04 42 73 93 00. jean-paul.demouveau@orange.fr

37 - Assemblée Générale à Savigny-en-Véron

● P'tits Bolidés du Véron, 4 rue Ganie, 37420 Savigny-en-Véron, tél. 02 47 58 93 32. bushjp.free.fr pttitsbolidesduveron@free.fr

DU 29 AU 31 JANVIER

E - Retro Auto Moto Málaga

● Eventos Del Motor, Eduardo Iglesias, 8 portal 2, 5^a oficina 3, 36202 Vigo, Espagne, www.eventosmotor.com info@eventosmotor.com

30 JANVIER

77 - Assemblée Générale à Bréau

● British Automobile Club de France, BP 22, 77950 Maucourt, tél. 01 60 68 84 92. www.british-automobile-club-de-france.com

30 ET 31 JANVIER

05 - 7^e Sprint Hivernal à Serre-Chevalier

● Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes, tél. 04 92 24 78 44, fax 04 92 24 79 46. www.circuitserrechevalier.com contact@circuitserrechevalier.com

05 - Coupe 104 ZS Glace à Serre-Chevalier

● Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes, tél. 04 92 24 78 44. www.circuitserrechevalier.com contact@circuitserrechevalier.com

26 - 7^e Hivernale des cabriolets givrés

● Association des Véhicules Anciens Saint-Marcellois - AVASM, 26320 Saint-Marcel-lès-Valence, tél. 04 75 58 83 43. raymond.sarles123@orange.fr

B - 36^e Auto Rétro à Bruges

● Auto Retro, Walbekestraat 2, 8490 Jabbeke, Belgique, www.autoretro.be autoretro@telenet.be

I - 23^e Salon à Ferrare

● Marcelloeventi Srl, Via Manfredini 54, 45100 Rovigo, Italie, tél. (00 39) 425 074 089. www.autoemotodelpassato.com info@autoemotodelpassato.com

31 JANVIER

35 - Traversée de Rennes

● Club Papa 35 - Passion Auto Prestige et Ancienne d'Île-et-Vilaine, 34 rue Bout de Lande, 35890 Laillé, tél. 06 63 35 98 04, clubpapa35@gmail.com

41 - Rétroméga à Romorantin-Lanthenay

● Le Grand Oméga de Sologne, Claude Choplin, 9 route de Chevenelle, 41120 Ouchamps, tél. 02 54 70 44 70 ou 06 89 45 00 56, claude.choplin@laposte.net

DU 31 JANV. AU 3 FÉV.

25 - 62° Rallye neige et glace

● Patrick Zaniroli Promotion, ZI Saint-Joseph, Le Meeting, 1-14 avenue du 1^{er} Mai, 04100 Manosque, tél. 04 92 82 20 00, fax 04 92 82 20 34, www.zaniroli.com, info@zaniroli.com

1^{er} FÉVRIER

07 - Rassemblement à Saint-Joseph-des-Bancs

● Légende Rallye et Passion, Joël Coulomb, 07530 Saint-Joseph-des-Bancs, tél. 06 98 85 07 34, legenderallypassion@orange.fr

DU 3 AU 7 FÉVRIER

75 - 41° Salon Rétromobile à Paris

● Salon Rétromobile, 75015 Paris, www.retromobile.com

6 FÉVRIER

05 - 12 Heures sur glace à Serre-Chevalier

● Circuit de Serre-Chevalier, 22 route de Grenoble, 05240 La Salle-les-Alpes, tél. 04 92 24 78 44, fax 04 92 24 79 46, www.circuitserrechevalier.com, contact@circuitserrechevalier.com

6 ET 7 FÉVRIER

B - 6° bourse à Frameries

● Good Old Cars, 18 rue Pasteur Busé, 7080 Frameries, Belgique, tél. (00 32) 495 30 20 43, goodoldcars@gmail.com

7 FÉVRIER

16 - 20° bourse d'échanges à Soyaux

● Garat Auto Passion, Yves-Mary Guittard, Mairie, rue du Docteur Jean Bouillaud, 16410 Garat, tél. 05 45 60 66 41, gap.16@numericable.fr

49 - Sortie à Pignerolle

● Amicale des Véhicules Anglais - AVA, Mairie, 49350 Les Rosiers-sur-Loire, amicaleava.monsite.wanadoo.fr, secretaire.ava@gmail.com

84 - Sortie des Rois

● Les Sixties d'Aubignan, 911 chemin limite de Carpentras, 84810 Aubignan, tél. 06 88 85 00 38, robert.morin0601@orange.fr

94 - Parade Rétromobile

● Vincennes en Anciennes, 53 bis rue de Fontenay, 94300 Vincennes, tél. 06 09 67 60 95 ou 06 33 80 31 91, www.vincennesenanciennes.com, organisation@vincennesenanciennes.com

12 FÉVRIER

45 - Assemblée Générale à Orléans

● Club des Anciennes de l'Automobile Club du Loiret, 66 avenue de la Mouillère, 45072 Orléans Cedex 2, tél. 06 33 70 46 43, www.anciennes-automobile-club-loiret.fr, contact@anciennes-automobile-club-loiret.fr

DU 12 AU 14 FÉVRIER

83 - Rallye Couleur Or

● Lisa Koenig, 347 chemin d'Aubignan, 84380 Mazan, tél. 04 90 34 11 53, lisa-koenig@sfr.fr

13 FÉVRIER

92 - Rencontre à Rueil-Malmaison

● Club Mercedes-Benz de France, 64 avenue de la Gare, 77230 Saint-Mard, tél. 06 16 38 65 95 ou 06 75 80 56 90, mb-france.mercedes-benz-clubs.com, pierre-caron@wanadoo.fr, ou jmanuel.g@wanadoo.fr

13 ET 14 FÉVRIER

30 - 17° Salon Auto Moto Prestige et Collection à Nîmes

● Rétro Organisation, 55 avenue du Général de Gaulle, 66500 Prades, tél. 06 04 67 66 70, retro-organisation.com, retroorganisation@sfr.fr

E - Retro Auto Moto Galicia à Vigo

● Eventos Del Motor, Eduardo Iglesias, 8 portal 2, 5^a oficina 3, 36202 Vigo, Espagne, tél. (00 34) 902 15 12 25, fax (00 34) 902 36 39 05, www.eventosmotor.com, info@eventosmotor.com

14 FÉVRIER

11 - Assemblée générale à Carcassonne

● Club 5A, Régis Arnaud, 28 rue du Poutil, 11220 Montlaur, tél. 04 68 76 15 50, arnaud.regis@orange.fr

30 - Le Tour de Nîmes Métropole

● Club Nîmes Auto Retro, 451 chemin du Mas Baron, 30900 Nîmes, tél. 06 84 04 17 44, www.nimesautoretro.org ou www.facebook.com/nimesautoretro.nar, nar@nimesautoretro.org

31 - Fêtons la Saint-Valentin à Toulouse

● Club Mercedes-Benz Délégation sud-ouest, Robert Pons, BP 30235, 31142 Saint-Alban Cedex, tél. 05 62 16 20 24, mb-france.mercedes-benz-clubs.com, srpons@orange.fr

35 - 24° bourse d'échanges à Dol-de-Bretagne

● Autocyclettes du Pays Dolois, 10 rue de l'Épine Roullier, Saint-Léonard, 35120 Épinac, tél. 02 99 48 36 77 ou 02 99 73 48 50, www.autocyclettes.free.fr, autocyclettes@orange.fr

78 - Rencontre à Andrézy

● Club Mercedes-Benz de France, section Youngtimer, tél. 06 75 80 56 90, mb-france.mercedes-benz-clubs.com, jmanuel.g@wanadoo.fr

86 - Bourse de militaria à Monthoirion

● MVCG 86, 27 route d'Entraigues, 86210 Monthoirion, tél. 05 49 21 96 38 ou 06 87 61 00 67, bureauvmcg86@orange.fr

15 FÉVRIER

78 - Rassemblement à Chambourcy

● Club Mercedes-Benz de France, section Youngtimer, tél. 06 75 80 56 90, mb-france.mercedes-benz-clubs.com, jmanuel.g@wanadoo.fr

17 FÉVRIER

83 - Roulages libres au Luc

● Circuit du Var, route des Mayons, 83340 Le Luc, tél. 04 94 50 37 00, www.circuitduvar.com, contact@circuitduvar.com

DU 19 AU 21 FÉVRIER

60 - 21° rallye Hivernal Cyclecars à Compiègne

● Cercle Pégase Amilcar, 13 rue des Moutots, 21200 Chœrey-lès-Beaune, www.amilcar.net, cercle@amilcar.net

20 FÉVRIER

19 - Assemblée Générale à Saint-Pantaléon-de-Larche

● VABC - Véhicules Anciens de Brive-Corrèze, Maison des Associations, 11 place Jean-Marie Dauzier, 19100 Brive-la-Gaillarde, tél. 05 55 23 51 07, www.vabc19.fr, contact@vabc19.fr

83 - La fête aux truffes

● Écurie Automobile Des Maures - EADM, Jean-Jacques Courchet, 342 chemin Saint-Clément, 83680 La Garde-Freinet, tél. 06 22 05 68 42, www.eadm-grimaud.fr, eadm.info@orange.fr

20 ET 21 FÉVRIER

06 - La 19° Route d'Or à Grasse

● 2 CV Club Côte d'Azur, quartier des Baraques, 83350 Ramatuelle, tél. 06 80 33 55 62 ou 06 79 64 47 69, www.azur2cv.org, olivier@azur2cv.org

24 - Salon du véhicule ancien à Marsac-sur-l'Isle

● Périgieux Auto Rétro, Maison des Associations, 12 cours Fénelon, 24000 Périgieux, tél. 06 17 74 62 17, perigieux.autoretro.over-blog.com, p.autoretro@laposte.net

B - Bourse d'échanges à Roeselare

● T Echappementje, Peperstraat 24, 8810 Lichtervelde, Belgique, tél. et fax (00 32) 51 724 725, techappementje@telenet.be

21 FÉVRIER

13 - 2° sortie Femme au volant

● Véhicules Anciens de Provence - VAP, 149 avenue de la Viste, 13015 Marseille, tél. 04 91 51 04 11 ou 06 14 50 40 85, www.v-a-p.fr, club@v-a-p.fr

29 - 14° bourse d'échanges à Guipavas

● Les Vieux Pistons Bretons, 31 rue Louis Pasteur, 29490 Guipavas, tél. 02 98 84 68 04, vieuxpistonsbretons@neuf.fr

30 - L'Hivernale de Nadine

● Club Nîmes Auto Retro, 451 chemin du Mas Baron, 30900 Nîmes, tél. 06 84 04 17 44, www.nimesautoretro.org ou www.facebook.com/nimesautoretro.nar, nar@nimesautoretro.org

32 - Bourse toutes collections à Riscle

● Swing' Manouche 32, place de la Libération, 32400 Riscle, tél. 05 62 69 74 01 ou 05 62 69 48 71, info@tourisme-armagnacadour.fr

38 - Rétro-Villette à Villette-d'Anthon

● La Traction Rhône-Alpes, 5 rue du Zouave le Bricollet, 69210 Lentilly, tél. 05 45 32 94 01 ou 06 95 26 57 76, www.tractionrhonealpes.com, traction@tractionrhonealpes.com

42 - RV informel au Chambon-Feugerolles

● Vieilles Mécaniques de l'Ondaine - VMO, 26 rue de la République, 42500 Le Chambon-Feugerolles, tél. 06 98 98 19 34, www.lesvieillesmecaniquesdelondaine.fr, jerome.j-c.calcagni@live.fr

44 - Escale Atlantique à Saint-Nazaire

● Club Mercedes-Benz de France région ouest, mb-france.mercedes-benz-clubs.com, dquerlin@hotmail.com

47 - Exposition-bourse à Villeneuve-sur-Lot

● MVCG MIDPY, 44 rue Jeanne d'Arc, 47300 Villeneuve-sur-Lot, tél. 06 73 73 99 54, mvcmidpy@gmail.com

56 - Bourse d'échanges à Pont-Scorff

● Amateurs de Véhicules Anciens du Morbihan - AVAM, Jacky Courant, 32 rue des Merisiers, 56260 Larmor-Plage, tél. 02 97 33 63 36 ou 06 84 86 25 46, avam56.free.fr, courantjacky@wanadoo.fr

DU 26 AU 28 FÉVRIER

E - 7° Classic Auto à Madrid

● Ermevents - Classic Racing & Motor Events, Avda. Lluengüadoc, 53 1^a Planta, Pol. Ind. Bonavita, Badalona, Espagne, tél. (00 34) 935 159 833 ou (00 34) 934 105 300, www.classicautomadrid.com, info@ermevents.es

DU 26 FÉV. AU 4 MARS

LT - 2° Rallye Ice Baltic Trip

● All-Road'Land, Laurent Lachaise-Bogart, tél. 01 64 45 80 32 ou 06 09 84 17 12, www.all-road-land.com, contact@all-road-land.com

27 ET 28 FÉVRIER

24 - 42° bourse d'échanges à Bergerac

● Les Vieilles Automobiles du Périgord, Maison des Associations, place Jules Ferry, 24100 Bergerac, tél. 06 12 82 69 10 ou 06 22 45 24 30, www.vieillesautosdupérigord.fr, vieillesautos24@gmail.com

B - 54° Fagnes Hivernales

● Royal Veteran Car Club Belgium - RVCCB, 53 rue Beekman, 1180 Bruxelles, Belgique, tél. (00 32) 22 17 56 30, fax (00 32) 22 19 82 34, www.rvccb.be, rvccb@rvccb.be

28 FÉVRIER

06 - Prom' des Neiges à Nice
 ● Automobile Club de Nice et Côte d'Azur - ACNCA, 7-9 rue Massenet, 06000 Nice, tél. 04 93 87 18 17. www.automobileclubdenice.com
contact@automobileclubdenice.com

07 - 5^e rassemblement à Saint-Péray
 ● Passion Auto Sport 07, La Plaine, 07130 Saint-Péray, tél. 04 75 80 00 28. contact@bbs07.com

62 - 23^e bourse d'échanges à Audruicq
 ● Tacot Club Calaisien, 2390 route de Bourbourg, 62162 Vieille-Eglise, tél. 06 07 25 99 51. laboursedaudruicq@gmail.com

83 - Dégommage inter-clubs au Rayol-Canadel-sur-Mer
 ● Esprit Club Lotus, Rodolphe Szymakowski, 29 avenue du Colonel Ruyssen, 83820 Rayol-Canadel-sur-Mer, tél. 06 11 51 87 60. www.lotusesprit.net
rodolphe@lotusesprit.net

84 - 8^e Monts du Vaucluse
 ● Écurie Les Trapadelles, René Jullian, avenue de Saint-Andiol, 13440 Cabannes, tél. 04 90 95 35 58 ou 06 23 79 64 18. www.trapadelles.fr
contact@trapadelles.fr

B - Bourse de vieux papiers auto-moto à Visé
 ● Collectionneurs de la Basse Meuse, 74 rue de Maastricht, 4607 Dalhem, Belgique, tél. (00 32) 498 21 02 56. gerfra@skynet.be

DU 4 AU 6 MARS

B - Antwerpen Classic Salon
 ● S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Jorg Balkowski, Postfach 3164, Herzogenrath, Allemagne, tél. (00 49) 240 71 73 00. www.sih.de
info@siha.de

5 ET 6 MARS

25 - Exposition-bourse à Montbéliard
 ● Les Vieux Volants Franc-Comtois, Alain Mathey, Hôtel de ville, 25600 Sochaux, tél. 03 81 30 08 01.

32 - 42^e bourse d'échanges à Auch
 ● Tacot's Club Gascon, place de la Libération, BP 20165, 32000 Auch, tél. 05 62 05 67 68 ou 06 87 36 89 60 (HR). tacotsclubgascon@gmail.com

RV MENSUELS

17 JANVIER

17 - La Rochelle
 ● Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens - ARVA, 1 rue Gaspard Monge, 17000 La Rochelle, tél. 06 51 21 41 85. secretariat.arva@gmail.com

26 - Taulignan
 ● Embellage de Bronze, 175 chemin Saint-Jacques, 26770 Taulignan, tél. 04 75 53 61 94. lucphi@free.fr

28 - Saint-Lubin-des-Joncherets
 ● Juvaboun, 7 rue de la Grand Mare, La Ferrière, 28350 Saint-Lubin-des-Joncherets, tél. 06 60 22 91 71 ou 02 37 38 10 50. www.juvaboun.fr
contact@juvaboun.fr

28 - Voves
 ● 205 GTI club de France, Vincent Fouin, tél. 06 45 47 29 10. davidvincent141@hotmail.com

33 - La Brède
 ● L'Esprit des Vins, Alexandre de Montesquieu, 80 avenue Charles de Gaulle, 33650 La Brède, tél. 06 86 37 99 90. www.lespritdesvins.com
montesquieu@lespritdesvins.com

40 - Hagetmau
 ● Hagetmau Méca Passion, 30 rue Jean Moulin, 40700 Hagetmau, tél. 06 60 31 64 68. michellemarc@orange.fr

60 - Chantilly
 ● AVEC'L, Daniel Grozdanic, tél. 06 08 21 34 11.

60 - Varinfroy
 ● Club Auto Rétro de l'Ourcq - CARO, 5 chemin de Beauval, 60890 Varinfroy, tél. 03 44 87 49 00. thierry.macaisne@orange.fr

63 - Orléat
 ● Rétrodore, 25 rue des Oliviers, 63190 Orléat, tél. 06 79 85 04 94. rodolphearias@gmail.com

78 - Vaux-sur-Seine
 ● Mairie, Commission Culturelle de Vaux-sur-Seine, 218 rue du Général de Gaulle, 78740 Vaux-sur-Seine, tél. 06 75 21 30 02. jcbreard@orange.fr

94 - Sucy-en-Brie
 ● Sucy Classic Club, Alain Marchand, rue des Doves, 94370 Sucy-en-Brie, tél. 06 09 01 89 45. www.sucyclassic.fr
amarchand@mestrole.com

95 - Bouffémont
 ● Les Vieux Pneus de Cent Noix, Marceau Boullier, 5 rue des Garonnes, 95110 Sannois, tél. 06 09 68 73 70. www.lesvieuxpneusdecentnoix.com
lesvieuxpneusdecentnoix@orange.fr

95 - Herblay
 ● Auto Rétro Club Herblaysien - ARCH, Jean-Pierre Izard, 10 rue de la Tour Fine, 95220 Herblay, tél. 06 78 76 72 52. auto-retro-club-herblaysien.over-blog.fr
auto-retroclub@orange.fr

22 JANVIER

44 - Vertou
 ● Rétro VW 44, 20 avenue de la Vertonne, 44120 Vertou, tél. 06 73 42 65 88. www.facebook.com/groups/FandeVW44/

24 JANVIER

19 - Brive-la-Gaillarde
 ● VABC - Véhicules Anciens de Brive-Corrèze, Maison des Associations, 11 place Jean-Marie Dautzier, 19100 Brive-la-Gaillarde, tél. 05 55 23 51 07. www.vabc19.fr
contact@vabc19.fr

26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux
 ● Tricastin Auto Passion, 38 avenue Général de Gaulle, 26130 Saint-Paul-Trois-Châteaux, tél. 06 03 90 14 46. tricastinauto@orange.fr

44 - Pornic
 ● Auto Rétro Pornic, Maison des associations, 4 rue de Lorraine, 44210 Pornic, tél. 06 08 65 21 10 Tony Martino) ou 06 63 99 38 44 (Alain Loubet). autoretro-pornic.wix.com/autoretro-pornic
tonimartino@hotmail.com ou loubetala@orange.fr

44 - Saint-Nazaire
 ● Écurie Côte d'Amour, route de la Bosse, 44500 La Baule, tél. 06 85 87 80 15. lecamp.vivien@wanadoo.fr

60 - Saint-Paul
 ● Comité des fêtes de Saint-Paul, 2 rue du Feu Saint-Jean, 60650 Saint-Paul, rdvmensuelstpaul@live.fr

71 - Lux
 ● Club 71 des Voitures Anciennes, Espace Jean Zay, 4 rue Jules Ferry, 71100 Chalon-sur-Saône, tél. 06 08 87 83 43. richard.eric2@wanadoo.fr

78 - Thoiry
 ● O' Thoiry Club, othoiryclub.wordpress.com

95 - L'Isle-Adam
 ● Pascal Trinquet, tél. 06 86 99 77 21. isle-adam-en-anciennes.com
trinquet.pascal@gmail.com

30 JANVIER

21 - Dijon
 ● Roger Sabatier, Alexandre Nourissat, Marcel Pruniaux, tél. 03 80 71 14 35. www.rendez-vous-du-samedi-21.fr

31 JANVIER

35 - Breteil
 ● Brociliande Véhicules Anciens, Gérard Goron, La Ville Thual, 35160 Breteil, tél. 06 60 13 81 20. brociliandevhiculesanciens.over-blog.com/
gerardgoron@gmail.com

41 - Thenay
 ● Les Circuits du Val-de-Loire, route de Contres, 41400 Thenay, tél. 06 40 33 93 93. www.circuitsvalde Loire.fr
patrick@circuitsvalde Loire.fr

43 - Aure-sur-Loire
 ● Touring Cars, Fabien Suzat, 43110 Aure-sur-Loire, tél. 06 07 70 15 65, fax 04 77 35 25 00. www.touring-cars.fr
touring.cars@wanadoo.fr

6 FÉVRIER

83 - Le Castellet
 ● Rétro-Mobiles Club du Castellet, Ancien Moulin à Huile, 122 route du Grand Vallat, 83330 Le Brûlat-du-Castellet, tél. 06 74 53 57 64. www.rmcc.fr
retro-mobiles@orange.fr

83 - Le Muy
 ● Jean-Marie Visat et la ville du Muy, tél. 06 31 64 99 74.

7 FÉVRIER

06 - Saint-Vallier-de-Thiery
 ● Jean Berger, 5 place du Pertus, 06460 Saint-Vallier-de-Thiery, tél. 06 19 52 88 00. jbar06@orange.fr

13 - Peypin
 ● Les Anglaises Ont la Côte - AOC, n°6 Les jardins de la Mare, rue des Taillis, 13013 Marseille, tél. 06 08 22 54 68. www.lesanglaisesontlacote.org
contact@lesanglaisesontlacote.org

17 - Rochefort
 ● Dedeuch Folies de La Rochelle, 1 rue Gaspard Monge, BP 4, 17053 La Rochelle Cedex 9, tél. 06 10 55 60 70 ou 06 18 37 37 94. www.automobileclub17.org
dedeuchfolies17@yahoo.fr

17 - Saint-Savinien
 ● Guy Bon, lieu-dit Barbara, 17350 Saint-Savinien-sur-Charente, tél. 06 28 75 14 18. guy.bon@orange.fr

27 - Pacy-sur-Eure
 ● US Cars Club Normandy, 9 rue des Fauvelles, 27120 Pacy-sur-Eure, tél. 06 18 75 07 88. www.uscarsclubnormandy.fr
contact@uscarsclubnormandy.fr

28 - Dreux
 ● Rétro Mobile Club Drouais - RMCD, Johnny Dutertre, 95 rue du Commandant Beurepaire, 28100 Dreux, tél. 06 23 28 86 61. retromobile-clubdrouet@wanadoo.fr

30 - Les Angles
 ● Samuel Derains, tél. 06 50 92 07 19.

33 - La Teste-de-Buch
 ● Club Grandes Sorties de France, Alain Abadi, 4 route de Petit, 33380 Mios, tél. 06 80 12 64 53. www.grandesortiesdefrance.fr
contact@grandesortiesdefrance.fr

33 - Saint-André-de-Cubzac
 ● La Rétromobile Gabaye, 5 les Trujeaux, 33920 Générac, tél. 05 57 42 47 71 ou 06 84 75 89 17. legabaye33@yahoo.fr

37 - Loches
 ● Marc Merillon, 4 rue du Stade, 37600 Beaulieu-lès-Loches, tél. 06 80 23 18 16. marc.merillon@wanadoo.fr

37 - Montbazou
 ● Office de tourisme du Val-de-l'Indre, RD 910, 37250 Montbazou, tél. 02 47 26 97 87, fax 02 47 26 22 42. www.lgvt.fr
ot-valdelindre@orange.fr

40 - Biscarrosse
 ● Auto Biscarrosse Club, Christian Salafraque, tél. 06 82 81 62 50. autobiscarrosseclub.free.fr
autobiscarrosseclub@gmail.com

40 - Dax
 ● Landes Auto Rétro, Jean-Michel Villetorte, espace Vie Associative, 9 rue de Borda, 40100 Dax, tél. 06 37 58 69 32. landesautoretro-dax.fr
landesautoretro@orange.fr

44 - Saint-Michel-Chef-Chef
 ● Association Arbracame, 94 boulevard de la République, 44730 Saint-Michel-Chef-Chef, tél. 06 44 02 67 30. www.arbracameclub.fr
queffurus.christian@neuf.fr

60 - Beauvais
 ● Anciennes Autos d'Achy, Daniel Duchaffour, 1 rue d'Achy-Polhay, 60690 Achy, anciennesautosdachy.free.fr
rdvmensueldebeauvais@free.fr

67 - Strasbourg

● Rétrocard, Fabrice Reithofer, Maison des Associations, 1a place des Orphelins, 67000 Strasbourg, tél. 06 86 55 00 56 ou 06 75 44 95 83. www.retrocard.com

68 - Colmar

● Colmar Auto Rétro, www.colmarautoretro.org

69 - Condrieu

● Véhicules Anciens Rhône Pilat - VARP, Éric Marey, 372 route du Colombier, 42520 Vénarive, tél. 06 89 66 96 90. www.vehiculesanciensrhonepilat.fr contact@vehiculesanciensrhonepilat.fr

70 - Vesoul

● Club Véhicules Nostalgie 70, 15 rue F. Carmentrand, 70000 Vesoul, gazette.nostalgie70@orange.fr

76 - Le Havre

● Comité des fêtes d'Aplemont, 6 rue de Deauville, 76610 Le Havre, tél. 02 35 41 12 01. braunmicheline@hotmail.fr

78 - Montigny-le Bretonneux

● Les Vieux Pistons de Montigny-le Bretonneux, 4 rue de l'ancienne Mairie, 78180 Montigny-le Bretonneux, tél. 06 60 05 92 70. les.vieux.pistons@gmx.fr

78 - Triel-sur-Seine

● Triel Auto Rétro - TAR, Jacques Benbassat, 18 rue du Lieutenant Lecomte, 78510 Triel-sur-Seine, tél. 06 08 86 45 21. www.trielautoretro.com trielautoretro@gmail.com

86 - Poitiers

● Alain, tél. 06 45 20 67 70 ou 06 60 92 72 41.

91 - Dourdan

● Paul Dupuis-Philippot, 93 rue d'Angerville, 91410 Les Granges-le-Roi, tél. 06 86 30 90 24. paul.dupuis-philippot@neuf.fr

92 - Colombes

● Les Belles de Colombes, tél. 06 11 34 12 20 ou 06 52 84 60 28 ou 06 47 98 35 49.

94 - Vincennes

● Vincennes en Anciennes, 53 bis rue de Fontenay, 94300 Vincennes, tél. 06 09 67 60 95 ou 06 33 80 31 91. www.vincennesenanciennes.com organisation@vincennesenanciennes.com

13 FÉVRIER

31 - Nailloux

● Calmont Sport et Mécanique - CSM31, 31560 Calmont, tél. 05 62 13 08 50. www.csm31.fr info@csm31.fr

14 FÉVRIER

01 - Bourg-en-Bresse

● Cost, 461 Route Nationale, 01250 Saint-Just, tél. 06 11 95 22 55, fax 04 74 25 02 22. cost01@orange.fr

12 - Rodez

● La Magnéto du Rouergue, 7 avenue du Maréchal Joffre, 12000 Rodez, tél. 06 72 49 79 57.

14 - Courseulles-sur-Mer

● Les Volants de Nacre, 10 rue des Pins, 14470 Courseulles-sur-Mer, tél. 06 07 35 44 30. jean-pierre.fritz@club-internet.fr

16 - Jarnac

● Vieux Volants Jarnacais, Jean-Christophe Godon, 34 rue Croix du Lû, 16200 Jarnac, tél. 06 62 83 67 71. vieuxvolantsjarnacais@gmail.com

17 - Surgères

● Le Café Français, 2 avenue de la Libération, 17700 Surgères, tél. 06 10 95 36 54. www.cafelefrancais.fr mb@cafelefrancais.fr

22 - Paimpol

● Association des Véhicules Anciens du Goelo - l'AVAG, 2 rue de Pen ar Run, 22500 Paimpol, tél. 02 96 20 43 51. lavag22@yahoo.com

27 - Évreux

● Les Amis des Doutes, Hôtel de ville, BP 186, 27001 Évreux, tél. 06 80 46 43 23. lesdoutes@free.fr

28 - Anet

● Les Belles Anciennes du 28, geantpe@hotmail.fr

41 - Blois

● La Belle Époque Automobile du Blaisois, Bernard Rilly, 14 rue Saint-Lubin, 41500 Mer, tél. 06 86 42 53 58. beab41@hotmail.com

49 - Baugé

● Véhicules Anciens de la Vallée du Loir - VAVL, Hôtel de ville, 49150 Baugé, tél. 06 70 95 60 80.

60 - Gouvieux

● Amicale des Vieilles Calandres des 2 Vallées - AVC2V, Mairie, 48 rue de la Mairie, 60270 Gouvieux, tél. 06 84 76 08 31 ou 07 86 99 86 64. vieillescalandresdegouvieux.over-blog.com lesvieillescalandresdegouvieux@laposte.net

78 - Beynes

● Les Anciennes Beynoises, 3 rue du Château d'Eau, 78650 Beynes, tél. 01 34 87 56 75 ou 06 85 31 22 14. anciennesbeynoises.free.fr anciennesbeynoises@free.fr

89 - Toucy

● Club Rétro Forterre, 8 rue du Pont Vassy, 89560 Taingy, tél. 06 73 10 04 94 ou 03 86 41 98 75. facebook.com/ClubRetroForterre retroforterre@voila.fr

21 FÉVRIER

17 - La Rochelle

● Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens - ARVA, 1 rue Gaspard Monge, 17000 La Rochelle, tél. 06 51 21 41 85. secretariat.arva@gmail.com

26 - Taulignan

● Embellage de Bronze, 175 chemin Saint-Jacques, 26770 Taulignan, tél. 04 75 53 61 94. lucph@free.fr

28 - Saint-Lubin-des-Joncherets

● Juvaboun, 7 rue de la Grand Mare, La Ferrière, 28350 Saint-Lubin-des-Joncherets, tél. 06 60 22 91 71 ou 02 37 38 10 50. www.juvaboun.fr contact@juvaboun.fr

28 - Voves

● 205 GTI club de France, Vincent Fouin, tél. 06 45 47 29 10. davidvincent141@hotmail.com

40 - Hagetmau

● Hagetmau Méca Passion, 30 rue Jean Moulin, 40700 Hagetmau, tél. 06 60 31 64 68. michelmarc@orange.fr

60 - Chantilly

● AVEC'L, Daniel Grozdanic, tél. 06 08 21 34 11.

60 - Varinfroy

● Club Auto Rétro de l'Ourcq - CARO, 5 chemin de Beauval, 60890 Varinfroy, tél. 03 44 87 49 00. thierry.macaisne@orange.fr

63 - Orléat

● Rétrodore, 25 rue des Oliviers, 63190 Orléat, tél. 06 79 85 04 94. rodolphearias@gmail.com

78 - Vaux-sur-Seine

● Mairie, Commission Culturelle de Vaux-sur-Seine, 218 rue du Général de Gaulle, 78740 Vaux-sur-Seine, tél. 06 75 21 30 02. jcbreard@orange.fr

94 - Sucy-en-Brie

● Sucy Classic Club, Alain Marchand, rue des Doutes, 94370 Sucy-en-Brie, tél. 06 09 01 89 45. www.sucyclassic.fr amarchand@mestrole.com

95 - Bouffémont

● Les Vieux Pneus de Cent Noix, Marceau Boullier, 5 rue des Garonnes, 95110 Sannois, tél. 06 09 68 73 70. www.lesvieuxpneusdecennoix.com lesvieuxpneusdecennoix@orange.fr

95 - Herblay

● Auto Rétro Club Herblaysien - ARCH, Jean-Pierre Izard, 10 rue de la Tour Fine, 95220 Herblay, tél. 06 78 76 72 52. auto-retro-club-herblaysien.over-blog.fr auto-retroclub@orange.fr

26 FÉVRIER

44 - Vertou

● Rétro VW 44, 20 avenue de la Vertonne, 44120 Vertou, tél. 06 73 42 65 88. www.facebook.com/groups/FandeVW44/

27 FÉVRIER

21 - Dijon

● Roger Sabatier, Alexandre Nourissat, Marcel Pruniaux, tél. 03 80 71 14 35. www.rendez-vous-du-samedi-21.fr

28 FÉVRIER

19 - Brive-la-Gaillarde

● VABC - Véhicules Anciens de Brive-Corrèze, Maison des Associations, 11 place Jean-Marie Dauzier, 19100 Brive-la-Gaillarde, tél. 05 55 23 51 07. www.vabc19.fr contact@vabc19.fr

26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux

● Tricastin Auto Passion, 38 avenue Général de Gaulle, 26130 Saint-Paul-Trois-Châteaux, tél. 06 03 90 14 46. tricastinauto@orange.fr

35 - Breteil

● Brocériande Véhicules Anciens, Gérard Goron, La Ville Thual, 35160 Breteil, tél. 06 60 13 81 20. brocériandevehiculesanciens.over-blog.com/ gerardgoron@gmail.com

41 - Thenay

● Les Circuits du Val-de-Loire, route de Contres, 41400 Thenay, tél. 06 40 33 93 93. www.circuitsvaldeloire.fr patrick@circuitsvaldeloire.fr

43 - Aurec-sur-Loire

● Touring Cars, Fabien Suzat, 43110 Aurec-sur-Loire, tél. 06 07 70 15 65, fax 04 77 35 25 00. www.touring-cars.fr touring.cars@wanadoo.fr

44 - Pornic

● Auto Rétro Pornic, Maison des associations, 4 rue de Lorraine, 44210 Pornic, tél. 06 08 65 21 10 (Tony Martino) ou 06 63 99 38 44 (Alain Loubet). autoretro-pornic.wix.com/autoretro-pornic tonimartino@hotmail.com ou loubet@orange.fr

44 - Saint-Nazaire

● Écurie Côte d'Amour, route de la Bosse, 44500 La Baule, tél. 06 85 87 80 15. lecamp.vivien@wanadoo.fr

60 - Saint-Paul

● Comité des fêtes de Saint-Paul, 2 rue du Feu Saint-Jean, 60650 Saint-Paul, rdvmensuelstpaul@live.fr

71 - Lux

● Club 71 des Voitures Anciennes, Espace Jean Zay, 4 rue Jules Ferry, 71100 Chalon-sur-Saône, tél. 06 08 87 83 43. richard.eric2@wanadoo.fr

78 - Thoiry

● O' Thoiry Club, othoiryclub.wordpress.com

95 - L'Isle-Adam

● Pascal Trinquet, tél. 06 86 99 77 21. isle-adam-en-anciennes.com trinquet.pascal@gmail.com

5 MARS

83 - Le Castellet

● Rétro Mobiles Club du Castellet, Ancien Moulin à Huile, 122 route du Grand Vallat, 83330 Le Brûlat-du-Castellet, tél. 06 74 53 57 64. www.rmcc.fr retro-mobiles@orange.fr

83 - Le Muy

● Jean-Marie Visat et la ville du Muy, tél. 06 31 64 99 74.

MINIATURES

23 JANVIER

45 - Exposition-bourse d'échanges à Ardon

● Agri Coll Association - ACA, 47 avenue de Cressac, 78990 Élanecourt, tél. 06 15 13 24 29 ou 02 43 46 87 27. www.agri-coll-association.com contact@agri-coll-association.com

23 ET 24 JANVIER

26 - Salon de la maquette et 15^e bourse de jouets

● 1515 Organisation, François Colomb, 238 chemin de Provence, 84810 Aubignan, tél. 04 90 62 69 65 (HB), fax 04 90 62 73 34. www.1515-org.com colomb.francois@aliceadsl.fr

24 JANVIER

42 - Bourse d'échanges à Feurs

● Aéromodel Club Forézien, Michel Vianay, tél. 06 08 78 05 45. michel.vianay@orange.fr

45 - 37^e bourse d'échanges à Orléans

● Mini Auto 45 - GTO, Éric Mortier, BP 346, 45163 Olivet Cedex, tél. 06 83 19 56 76.
www.miniauto45.com
er.mortier@laposte.net

31 JANVIER

68 - 7^e bourse d'échanges à Bergheim

● Amicale des sapeurs-pompiers, Jean-Jacques Becker, 7 rue des Vignerons, 68750 Bergheim, tél. 03 89 73 67 43.
jebecker@wanadoo.fr

7 FÉVRIER

14 - 22^e Hall des collectionneurs à Bourguébus

● Amicale des Collectionneurs Fouiéens Caen-Calvados - ACFC, Jean-Pierre André, 36 rue Bicoquet, 14000 Caen, tél. et fax 02 31 50 21 90.
acfcc@hotmail.fr

27 - 18^e bourse aux miniatures à Ivry-la-Bataille

● Club Auto Miniature, Hadj-Kacem Chedly, Mairie, 27540 Ivry-la-Bataille, tél. 06 75 06 12 82
ou 02 32 26 01 14 (après 19h).
cam.ivry@free.fr

37 - 3^e salon de la miniature à Savigny-en-Véron

● P'tits Bolidés du Véron, 4 rue Ganie, 37420 Savigny-en-Véron, tél. 02 47 58 93 32 ou 02 47 58 85 51
ou 09 80 46 54 59.
buship.free.fr
pittsbolidesduveron@free.fr

42 - Bourse de modélisme à Saint-Héand

● Jacky Barbot, 17 rue de la Luge, 42570 Saint-Héand, tél. 04 77 30 45 88.
jacky-barbot@neuf.fr

76 - 3^e bourse aux jouets anciens à Turretot

● Vespa Club de la Côte d'Albâtre, rue Maurice Leblanc, 76280 Turretot, tél. 06 03 17 57 65 ou 02 35 29 77 88.
bechini.philippe@wanadoo.fr

14 FÉVRIER

49 - 17^e bourse de miniatures automobiles à Maulévrier

● Les Automobiles de l'Âge d'Or, BP 14, 49360 Maulévrier, tél. 02 41 55 45 90.
editions.herault@orange.fr

76 - 14^e salon du jouet ancien et de la miniature

● Cercle des Amateurs de Miniatures Automobiles Citroën - CAMAC, Jean-Marie Lecœur, 33 rue Maxime Gorki, 76600 Le Havre, tél. 06 22 11 08 31.
camac.forumactif.fr
camac@camac.fr
ou jmarielecoeur@wanadoo.fr

21 FÉVRIER

37 - 39^e bourse d'échanges à Tours

● Autominitours, BP 57231, 37072 Tours Cedex 2, tél. 06 76 15 70 79.
www.autominitours.com
autominitours@orange.fr

46 - 17^e bourse du jouet ancien à Cahors

● Association des Collectionneurs Lotois, tél. 05 65 20 26 58.

78 - Bourse d'échanges au Chesnay

● Kiwanis Club de Versailles, tél. 06 14 70 97 05.
olivierleguedey1@yahoo.fr

28 FÉVRIER

42 - 14^e exposition-bourse d'échanges à Sorbiers

● Mini Auto Saint-Étienne Sorbiers - MASES, Eric Bourasset, BP 22, 42290 Sorbiers, tél. 06 09 30 54 89.
e.mases@orange.fr

71 - 19^e bourse d'échanges à Paray-le-Monial

● USCP Basket, Yves Marchand, Le Champ Tout Seul, 71600 Hautefond, tél. 03 85 81 04 75 (après 18h).

B - Namur Toy Show à Erpent

● Les Risques du Crépuscule, 28 rue Flawnees, 5100 Nanin, Belgique, tél. (00 32) 81 40 01 49.
toyshownamur.com
toyshownamur@belgacom.net

ENCHÈRES

FRANCE

9 JANVIER

35 - Redon

● 14h30, lieu indiqué peu avant.
Vente sans réserve après succession de voitures à restaurer, par Michel Saint-Gal, tél. 05 46 51 03 77 ou 06 11 64 05 59, e-mail : michel.saintgal@wanadoo.fr.
Commissaire-priseur : Eric Sanson, La Baule.

30 JANVIER

77 - Fontainebleau

● Automobilia à 14 h à l'Hôtel des Ventes, 5 rue Royale.
Par Jean-Pierre Osenat. Expo sur place. Contacter Stéphane Pavot, tél. 01 80 81 90 10 ou 06 81 59 85 65, www.osenat.fr.

31 JANVIER

17 - Royan

● 14 h (lieu à préciser), une collection de vétérans par la SVV Geoffroy Bequet, tél. 05 46 38 69 35, e-mail : contact@royanenchères.com.
Expo la veille de 9 à 19 h et le matin même.

3 FÉVRIER

75 - Paris

● À 19 h place Vauban par RM Auctions, tél. (+44) 020 7851 7070, www.rmsothebys.com.
Expo à partir du 2 février à midi.

4 FÉVRIER

75 - Paris

● Au Grand Palais par Bonhams, tél. 01 42 61 10 10, www.bonhams.com. Expo à partir du 3 février à 9 h.

5 FÉVRIER

75 - Paris

● À 14 h dans le salon Rétromobile, Porte de Versailles, par Artcurial Motorcars, Hervé Poulain et Matthieu Lamoure, tél. 01 42 99 20 73, www.artcurial.com/motorcars.
Expo à partir du 3 février à 10 h.

MONACO

4 FÉVRIER

Monaco

● À l'Hôtel des ventes, 10-12, quai Antoine 1^{er}, par Franck Baile, tél. (+377) 93 25 88 89, www.hvmc.com.

GRANDE-BRETAGNE

24 FÉVRIER

Donington

● Par H&H auctions, tél. (+44) 08458 334 455, www.classic-auctions.com.

2 MARS

Leominster

● À 12 h à Eaters Court par Brightwells classic vehicles, tél. (+44) 01568 611 122, www.brightwells.com.

ÉTATS-UNIS

15-24 JANVIER

Kissimmee (Floride)

● Osceola Heritage park, 3 000 voitures par Mecum, tél. (+1) 262 275 5050, www.mecum.com.

23-31 JANVIER

Scottsdale (Arizona)

● Westworld of Scottsdale, 16601, North Pima Road, plusieurs centaines de voitures et des milliers de plaques émaillées, néons, pompes à essence, par Barrett-Jackson, tél. (+1) 480 421 6694, www.barrett-jackson.com.

27-31 JANVIER

Scottsdale (Arizona)

● Plus de 750 autos par Russo & Steele, tél. (+1) 602 252 2697, www.russoandsteele.com.

28 JANVIER

Scottsdale (Arizona)

● Au Westin Kierland Resort & spa, par Bonhams, tél. (+1) 415 391 4000, www.bonhams.com.

28-29 JANVIER

Phoenix (Arizona)

● À 17 h à l'Arizona Biltmore Resort & spa, East Missouri av. par RM Auctions, tél. (+1) 519 352 4575, www.rmsothebys.com.

Annoncez votre manifestation

Autoretro publiera gratuitement dans son calendrier les renseignements sur la manifestation que vous organisez, quelle que soit son importance. Pour ce faire, utilisez ce bulletin-réponse et envoyez-le par télécopie ou sous enveloppe affranchie à : Autoretro, Calendrier, BP 40419, 77309 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 39 69 69, fax 01 60 39 69 01, ou adressez un courriel à : calendrier.auto@lva.fr

Gratuit

Date(s) de votre manifestation : Département : Ville :

Nom de la manifestation : Organisateur :

Adresse :

Téléphone : fax : E-mail :

EN KIOSQUE ACTUELLEMENT

HORS-SÉRIE
Autoretro

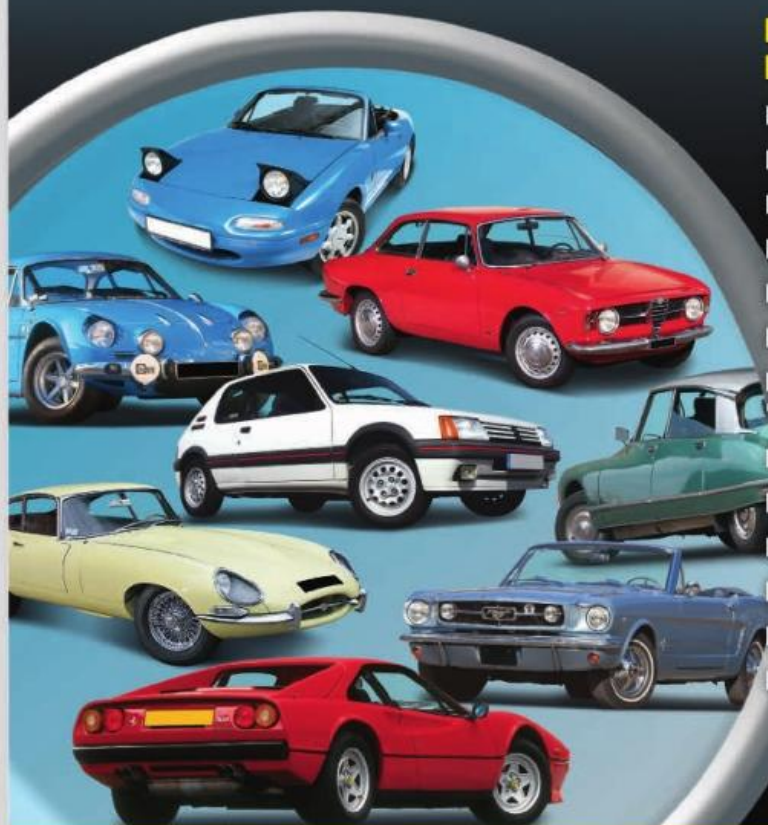
Autoretro

SOYEZ MODERNE, ROULEZ EN ANCIENNE !

HORS
SÉRIE

GUIDE D'ACHAT 2016

13 CLASSIQUES À LA LOUPE



MODÈLE PAR MODÈLE

- ▶ Peugeot 205 GTI
- ▶ Jaguar Type E
- ▶ MGB cabriolet
- ▶ Mazda MX-5 "NA"
- ▶ Ford Mustang 64-66
- ▶ Ferrari 308 GTB/GTS
- ▶ Alfa Romeo Giulia GT "coupé Bertone"
- ▶ Chevrolet Corvette C1
- ▶ Mercedes SL "Pagode"
- ▶ Porsche 911 Carrera 3.2
- ▶ Triumph TR3
- ▶ Alpine A 110
- ▶ Citroën DS

- ▶ CONSEILS D'ACHAT ▶ TENDANCES ▶ ENTRETIEN
- ▶ DISPONIBILITÉ ▶ COTE ▶ SENSATIONS DE CONDUITE
- ▶ CARACTÉRISTIQUES ▶ CARNET D'ADRESSES...

6,50 €

Le dernier hors-série d'Autoretro



ALFA ROMEO Sprint Giulietta, 1962, rouge, C.T., Matching Numbers/color, refaite complètement depuis châssis au musée Bugatti, mécanique, sellerie, dossier photo, plus de 23.000 € de factures, 53.000 €. Tél. (Yvelines) 06 99 16 24 24. schavy@gmail.com (Réf. 419480).



BMW 635 CSi, 1980, 247.000 km, graphite métal, entièrement d'origine, même propriétaire depuis 1987, int. cuir, boîte sport, freins, embr. et ligne éch. neufs, 12.000 €. Tél. (Finistère) 06 95 71 58 53. mts29@free.fr (Réf. 418779).



CITROËN 5 CV torpédo Trèfle, 1925, C.G.N., peinture, intérieur, capote, pneus, moteur neuf, état concours, cote LVA 2015. Tél. (Haute-Garonne) 06 88 15 03 46 ou 05 61 81 44 21. (Réf. 1-2-419749).



CITROËN Traction 15Six, 1951, malle plate, 78.000 km, C.G.N., C.T. OK, même propr. depuis 43 ans, pneus, batterie neuve, parfait état d'origine, part toutes distances, 34.900 €. Tél. (Tarn) 06 08 25 81 17. chantalbrifan@orange.fr (Réf. 1-2-419646).



AUSTIN Mini replica Cooper, 1990, très belle, restaurée, peinture/freins/amortisseurs/pneus/intérieur Cooper, calandre, échappement central, radio CD Bluetooth, 5 900 €, reprise possible, visible sur : www.heritageclassiquesautomobiles.com - Port. 06 08 91 43 28 - E-mail : julien.gasnot@gmail.com.



CHENARD ET WALCKER Aiglon, 1935, 22.335 km, bon état d'origine, grise, limousine conduite à droite, rare, légère corrosion et intérieur à revoir, tournante, moteur refait (avec facture), 12.500 € à déb. Tél. (Seine-Maritime) 06 86 70 33 84. leopold_eynaud@orange.fr (Réf. 1-2-419062).



BMW 327/28, 1938, état concours, bleue, C.T., ent. restaurée : boiserie, sellerie cuir, capote doublée, freins et pneus, moteur optimisé, boîte Volvo, D.A. électrique, part toutes distances. Tél. (Alpes-Maritimes) 07 87 61 12 69. raphcustom@orange.fr (Réf. 417084).



CHEVROLET Corvette C6 Targa 6L, 2006, 65.000 km garantis, grise, C.T., 405 ch (s2), toutes options, stationnée garage sous housse, jamais de piste, int. cuir noir, entretien régulier par spécialiste, 29.500 €. Tél. (Yvelines) 06 07 61 96 93. ult-ipp@wanadoo.fr (Réf. 418777).

Tout pour l'alfiste



En vente à distance
NANTES
Tél. 02.28.00.11.10
www.victorparts.com

ou rendez-vous dans vos VP STORE



Parking sécurisé
pour automobiles de collection

COMPAGNIE DES REMISAGES

www.compagnie-des-remisages.com
compagniedesremisages@wanadoo.fr

Tél. 01 47 74 89 58



CITROËN C4, 1928, avec C.G., complète, à restaurer, visible en Seine-et-Marne, 5.000 €. Tél. (Pyrénées-Orientales) 01 64 27 96 83. (Réf. 418447).



CITROËN DS 20 Pallas, 1973, intérieur cuir havane, suivi sérieux mécanique et hydraulique, C.T. OK, 12.000 €. Tél. (Alpes-Maritimes) 04 93 60 22 67 (HR). (Réf. 1-2-419758).



CITROËN DS 21, 1968, cabriolet transformation lanoff 2005, C.G. cabriolet, très belle auto, toutes options, 80.000 €. Tél. (Hauts-de-Seine) 01 45 22 91 01 (après-midi). (Réf. 419860).



CITROËN DS 23 I.E. Pallas, 1973, boîte mécanique 5 vit., int. cuir havane, peinture brun scarabée, 107.000 km, bon état, 27.000 €. Tél. (Rhône) 06 08 71 06 30. (Réf. 1-2-419543).

www.jfauto.com

JF Auto Américaines & Collection

Tous nos véhicules sont visibles sur parc - Homologation d'Américaines récentes tous modèles - Vente de pièces détachées

Achat - Vente - Dépôt-vente - Atelier mécanique spécialisé sur RDV
Tél. 04 90 70 59 55 - 84350 Jonquières

25 000 €

FORD Mustang coupé, 1965, BA, V8, JA American Racing, nombreuses pièces neuves.

20 000 €

OLDSMOBILE Super 88, 1963, état exceptionnel, seulement 36 000 miles d'origine, jamais restaurée.

22 000 €

CHEVROLET Corvette C3, 1977, moteur 10 000 km, peinture excellent état, pas de corrosion, part toutes distances.

21 500 €

CHEVROLET Corvette C3, 1977, 5,7 l, même propriétaire depuis 20 ans, origine.



CITROËN 2 CV Type A2, 1958, T.B.E.G., bleu glacier, C.T., peinture, freins, int., pneus et accessoires neufs, très bel état, plus 2 moteurs dont un en pièces et divers, capote à revoir, visible à Blois, 7.400 €. Tél. (Loir-et-Cher) 06 62 26 90 24. pigeletb@club-internet.fr (Réf. 417178).



CITROËN 2 CV, 1979, 63 765 km, bon état général, beige, C.T., roule tous les jours, capote beige, int. bleu clair, freins av. et ar. refaits à neuf, échappement ar. neuf, pare-chocs ar. neuf, 5.900 €. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 63 69 90 30. odc@asapcom.net (Réf. 417083).



CITROËN 2 CV Charleston, 1987, état neuf, 34.000 km réels garantis, toujours à l'abri, C.T. 0 fautes, visible à Marseille. Tél. (Nièvre) 06 18 99 39 76. (Réf. 1-2-418766).



CITROËN 2 CV 6, 1988, 67.000 km certifiés, T.B.E.G., C.T., magnifique, 1re main, peinture d'origine sable, capote neuve, a toujours été parquée à l'abri, pas de corrosion, 8.200 € ferme. Tél. (Gironde) 06 78 13 31 76. (Réf. 1-2-419984).

www.MATTHYS.NET
Quality Equipment
TOUS LES OUTILS ET PRODUITS DE VOS RESTAURATIONS

OUDENAARDESTRAAT 108 • B-8570 VICHTE • TEL : 00 32 56 77 31 00
À 20 MIN DE LILLE (59) • ENLÈVEMENT POSSIBLE



CITROËN CX Prestige Turbo, 1985, grise, int. cuir noir, comme neuve, 95.000 km d'origine, pneus TRX neufs, à voir sur place, 11.000 €. Tél. (Hautes-Alpes) 06 89 19 59 89. (Réf. 1-2-419517).



CITROËN AX sport véritable 1.293 cm3, 1988, pneus, freins, culasse, batterie, etc. neufs, état impeccable, 5.300 €. Tél. (Nord) 03 27 68 64 60. (Réf. 420441).



CITROËN Méhari 4 places, 1972, 98.000 km, coul. azur, C.T., superbe état, restaurée il y a 3 ans, véhicule expertisé, dossier complet de l'expert, 12.500 €. Tél. (Loire) 06 61 82 12 70. gerard.arriba@wanadoo.fr. (Réf. 418787).



CITROËN CX Athéna, 9.900 km, bleue, essence, pour pièces ou à restaurer. jean-francois.cuissinat@orange.fr. (Réf. 418414).



FERRARI 348 TS découvrable, 1994, 93.400 km, rouge, C.T., belle, carnet et factures, option toit et bas de caisse, option GTS à la couleur d'origine, cote prometteuse (cousins de la Testa Rossa), 55.000 €. Tél. (Vaucluse) 06 24 25 20 13. opj16@hotmail.fr. (Réf. 419060).



FIAT 900 T 8 places, 1978, 23.000 km, restaurée depuis caisse nue par pro, produit rare, C.G., C.T., factures, expertise, 14.500 €. Tél. 06 80 54 32 64. (Réf. 1-2-419547).



FIAT 500 L, 1962, 80.200 km, bleue, C.T., toit ouvrant, bon état, moteur révisé, 9.200 € à débattre. Tél. (Isère) 06 73 80 62 19. hgreco@orange.fr. (Réf. 1-2-418785).



FIAT 600 Fanalone, 1968, superbe état d'origine, 1re main, tourne, superbe, photo dispo, livraison possible, 6.800 €. Tél. (Bas-Rhin) 06 22 61 79 37. (Réf. 417102).



FORD A 1930, très belle, moteur refait, factures, 2 tons de bleu, comme à l'origine, pneus neufs, 6 places, 4 portes, int. parfait, 16.000 €. Tél. (Loiret) 01 64 93 30 38. (Réf. 1-5-417910).



FORD Escort RS 2000 G2, 1974, excellent état, expertise, renseignements sur demande, simple curieux s'abstenir. Tél. (Tarn-et-Garonne) 06 07 81 58 00. (Réf. 1-2-419057).



FORD Mustang Code K FIA, 1965, blanche, C.T., restauration de haut niveau en cours par spécialiste, moteur 289, 424 ch, boîte 4, pont 9", PTH en cours, arceau et réservoir FIA, 70.000 €. Tél. (Seine et Marne) 06 03 12 53 53. racing.etype@gmail.com. (Réf. 1-2-418030).



FORD Mustang cabriolet GT 350 clone réplia, 1966, 9.500 km, bleue, C.T., 289, B.A., capote électrique, dual exhaust, révisée, T.B.E.G., vendue en C.G.F., 31.000 €. Tél. (Seine et Marne) 06 03 12 53 53. racing.etype@gmail.com. (Réf. 1-2-418028).



FORD Mustang Mach 1, 1970, 96.000 km, noire, code M, moteur V8 351C, boîte auto, restauration, peinture, sellerie, contrôle moteur, ligne inox, D.A. électrique, 38.000 € à déb. Tél. (Calvados) 06 78 45 63 85. blaisechristophe@yahoo.fr. (Réf. 419061).



HONDA NSX, 1991, française, 46.000 km d'origine, coupé, rouge, déjà un collectionneur, seulement 1 560 NSX vendues en Europe, carnet d'entretien complet, distribution + embrayage 2015, 85.000 €. Port. 06 20 52 02 40 - www.collection-privee-automobile.com. (Réf. 418239).



HOTCHKISS Cabourg 413, 1934, 82.000 km au compteur, très bon moteur, roule bien, en bon état, avec pelle patine, 12.000 € à débattre sur place. Tél. 07 81 00 63 42. (Réf. 418239).



JAGUAR Mark 2, en réalité une Mk1 de 1958, plus rare et belle, moteur refait, peinture refaite vert amande, cuir rouge, freins disques, reste à faire les freins, 15.000 €. Tél. (Loire) 06 60 46 96 36. (Réf. 419507).



JAGUAR Type E roadster 4.2, 1970, exceptionnel, 51 800 km, restauré depuis le châssis, moteur refait, sellerie cuir sur-mesure, capote alpage, gros freins, 105 000 €, reprise possible, visible sur : www.heritage-classiquesautomobiles.com - Port. 06 08 91 43 28 - E-mail : julien.gasnot@gmail.com.



JAGUAR Type S, 2000, 235.000 km, noir métal, moteur V8 de 4 litres en échange standard (110.000 km), cuir noir, toit ouvrant, utilisation en loisir, 6.000 €. Tél. (Nord) 06 80 37 17 11. serville@free.fr. (Réf. 1-2-418032).



JAGUAR Type S 3 L, 2001, cuir beige, rare, B.M. 5, état neuf, 192.000 km, carnet et grosse révision Jaguar, plus 4 J.A. avec 4 pneus neige, à voir et à essayer, faire offre. Tél. (Haut-Rhin) 06 75 86 17 26. (Réf. 1-2-418771).



JAGUAR XJ 6 3.2 LS mod. Palacio, 1994, 120.000 km, B.A., essence, vert Jaguar, int. cuir ivoire, boiserie, garage, visible Paris, état exceptionnel, 5.800 €. Tél. (Paris) 06 07 10 57 30. (Réf. 1-2-366582).

200 stands marchands et clubs
10 000 m² d'exposition

9 & 10 avril 2016
Parc des Expositions

MONTLUÇON
RETRO-BOURSE
3e salon Centre-France du véhicule de collection

Le mythe Citroën

Entrée 5 €
ou Pass 2 jours 7.5 €
Gratuit
moins de 16 ans
et chauffeurs venant
en ancienne

**Pièces
Miniatures et
automobilia**

**Ventes aux
enchères**

**Espace club
Exposition thématique**

Espace réservé aux véhicules de collection
Parking visiteur gratuit - Restauration sur place

 **www.montlucon-retro-bourse.com**
info@montlucon-retro-bourse.com
06 07 48 12 57 - 04 70 05 06 87



NOUVELLE ADRESSE
Atelier Mécanique Carrosserie Sellerie
Spécialiste Anglaises, Italiennes et Allemandes

Rendez-vous à Rétromobile

CLASSIC CAR

www.classiccar.fr
48, rue Alfred-Dequeant - 92000 NANTERRE
Tél. 01 47 39 23 23 - Fax 01 47 30 31 67
classiccarparis@gmail.com

ACHAT - DÉPÔT-VENTE



A VOIR SUR NOTRE SITE :

- MG A 1600 Mk I, champagne, cuir noir, roues rayons chromées
- TRIUMPH TR3 A, rouge, simili noir, overdrive, roues rayons, sans plomb
- A-HEALEY 3000 Mk3, ice blue, simili noir, avec dossier de restauration carrosserie
- TRIUMPH TR6 carbus, bleu marine, simili noir
- TRIUMPH TR4 A IRS, blanche, int. noir, restaurée au châssis
- MG B, vert anglais, simili noir, 1969
- JAGUAR XJS V12 cabriolet, blanche, 1990, 2^e main, française
- JAGUAR XK 150 FHC, noire, cuir rouge, état exceptionnel
- JAGUAR KJC 4.2 I, 1975, blanche, cuir rouge, BVA, roues chromées
- JAGUAR Type E V12 cabriolet, 1974, BVM, Royal Blue, cuir noir, 2^e main
- PORSCHE 928 S4, 1988, gris métal, cuir bleu, marine, toutes options, BVA
- PORSCHE 996 cabriolet, 2002, titane, cuir gris, 85 000 km, toutes options
- PORSCHE 356 SC 90 coupé, 1963, gris métal, cuir Cartier, toit ouvrant, restaurée

NOTRE DEVISE DEPUIS 35 ANS
Véhicules essayés, révisés, garantis



JAGUAR XJ 6 3.2 L automatique pack, 1995, 155.000 km, vert Jaguar, int. cuir, mécanique, carrosserie et int. impeccables, 7.500 €. Tél. (Seine-et-Marne) 06 85 45 45 56. (Réf. 1-2-418248).



JAGUAR Type E 3.8 L FHC coupé, 1962, avec projet de restauration en cours, à terme, véhicule état concours, vous choisissez la couleur ext. et la sellerie, éligible, 170.000 €. Tél. (Seine-et-Marne) 06 03 12 53 53. racing.etype@gmail.com (Réf. 1-2-418025).



JAGUAR Type E 4.2 L Série 2, 1969, 45.000 km, bordeaux, C.T., prune, cuir noir, boîte 5, 2 SU hds, gros freins, même propriétaire et restauration complète il y a 15 ans, donne pipe 3 Weber 45 dco et 2e moteur 4.2 L, 65.000 € à déb. Tél. 06 23 05 75 48. oliviercarde@aol.com (Réf. 418781).



JEEP Wrangler Sahara, 1991, C.T. OK, bon état d'origine, dossier d'entretien depuis 2008, hard-top et bikini, sièges baquet neufs + sièges d'origine, attelage, freins refaits, échappement, pneus récents, 8.900 €. Tél. 06 07 04 47 77 ou 04 68 32 06 26. p.amaquet@wanadoo.fr (Réf. 418409).



LANCIA Fulvia coupé 1.3 S Série 2, 1971, 118.900 km, rosso york, C.T., parfait état mécanique, carrosserie et intérieur, entièrement d'origine, prête à partir sur de grandes distances, 12.800 €. Tél. (Morbihan) 07 60 04 09 57. dgwen.bonnard@gmail.com (Réf. 418417).



LANCIA Fulvia 1300 S, 1975, parfait état, peinture 1 an, jantes et pneus neufs, dossier photos sur demande, 19.900 €. Tél. (Doubs) 06 48 40 93 43. (Réf. 1-2-419742).



LANCIA Delta HF Integrale 16 V 200 ch, 1989, 99.900 km, blanche, C.T., montée Rallye, arceau bacquet, mais n'a jamais courue, prix 35.000 €. mathieu.benne@ttnet.com (Réf. 418415).



LOTUS Elan + 2 S, 1971, 59.864 km, jaune, C.T., 1.558 cm³, essence, 4 cyl., 2 carbus Weber, 4 vitesses, vitres et phares pneumatiques, pompe essence électrique, historique des frais et factures, 24.000 €. Tél. (Belgique) 00 32 475 70 35 17. eric.roosens@skynet.be (Réf. 420436).



MARCADIER FM1 compétition, 1965, bleu, moteur-boîte Gordini, châssis, freins, rotules, électricité, entièrement restaurée, fiche FIA, prête à courir, avec C.G. Tél. (Essonne) 06 11 65 84 35. p.gandini@calpi.fr (Réf. 1-2-418790).



MERCEDES 190 SL, 1958, 49.000 km, T.B.E.G., bordeaux, C.T., visible sur R.D.V., 115.000 €. Tél. (Haute-Vienne) 06 19 97 69 35. karine.pradeau@yahoo.fr (Réf. 1-2-418783).



MERCEDES 220 SE B coupé, 1961, B.M., 2e main, bleue, int. cuir fauve, sellerie et carr. en bon état, même propr. depuis 40 ans, avec historique, 22.000 €. Tél. (Haut-Rhin) 06 22 03 73 52. co58000@gmail.com (Réf. 1-2-419762).



MERCEDES 230 SL, 1964, avec hard-top, capote récente, pneus ar. neufs, 42.000 €. Tél. (Ardennes) 06 80 23 05 97 (av. 20 h). (Réf. 1-2-419534).

Fabrication 100% FRANÇAISE

SPECIAL RETROMOBILE

BELLES ANCIENNES RELANCE

LE FOND CUIR MAILLEFAUD !



HALL 1 STAND D28
www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41

Restaurer, Embellir, Protéger



MERCEDES 280 limousine, 1985, 97.000 km, état concours, bleu nuit, C.T., avec un très faible km, modèle unique pour son âge, comme neuve, pas de rouille ni de corrosion, échange possible, 9.000 €. Tél. (Gers) 05 62 05 57 18. dr.gilbert@wanadoo.fr (Réf. 418418).



MERCEDES 350 6 cylindres, 1988, 173.000 km certifiés, bleu marine métal, C.T., excellent état, 1re main, int. cuir bleu marine, toutes options, factures d'entretien, jamais accidentée, C.T. 0 défaut, à l'abri, visible à St Médard en Jalles (33), 4.500 €. Tél. (Gironde) 06 78 13 31 76. (Réf. 1-2-419983).



MG TC-TF, 1948, vert anglais, C.T., restaurée depuis châssis, état concours avec dossier complet des travaux, 2.000 km depuis, 40.000 €. Tél. 06 71 86 88 15. elien.fougere@wanadoo.fr (Réf. 1-2-419495).



MG Midget, 1980, 76.000 km, jaune inca, superbe petit roadster, T.B.E., RHD, 1500, entretenue, carrosserie restaurée, aucun frais à prévoir, C.G.F., C.T. OK, 9.000 €. Tél. (Paris) 06 23 26 18 33. lucky-18@hotmail.fr (Réf. 419478).



MG B Works Replica, compresseur, 1966, 1.000 km, rouge, C.T., restaurée de A à Z, boîte 5, hard-top, etc., 1.000 km depuis la restauration, dossier complet sur demande, C.G.F., 35.000 €. Tél. (Seine et Marne) 06 03 12 53 53. racing.etype@gmail.com (Réf. 1-2-418024).



MG B cabriolet et hard-top, 1970, C.T. OK, rest. à partir de la caisse nue, gris foncé, int. argent et capote rouge, très bon état, roues rayons chromées, pneus neufs, part toutes distances, 20.500 €. Tél. (Var) 06 85 67 78 66. (Réf. 1-2-418243).



MORGAN Three Wheeler Pack Luxe, 525 km, état neuf, B.R.G., 1re main, 1re immatriculation mai 2012, 40.000 €. Tél. 06 07 74 00 60. (Réf. 418228).



MORGAN Tourer Plus Four, 1964, sièges neufs, mécanique impeccable, avec justificatifs, 5.000 km, 38.000 €. Tél. (Alpes-Maritimes) 06 03 42 70 68. (Réf. 419862).



PACKARD cabriolet 8 cyl. 5.200 cm³, 1929, restaurée de A à Z, le moteur a été refait à neuf, C.T. canadien. Tél. (Eure) 06 72 22 96 15. (Réf. 1-2-419501).

BAS INTERNATIONAL

JAGUAR

LE SPÉCIALISTE EN GARNITURES INTÉRIEURES JAGUAR DEPUIS 33 ANS

XK - Type E - Type S - MK - XJ - XJS - DAIMLER

Kits moquettes - Sièges - Pavillons - Capotes - Panneaux de portes - Kits intérieur complets

Vente au détail par correspondance
 moquettes, cuirs, tissus, toiles, accessoires de sellerie et capotes en direct du fabricant

Le Serre - 07170 Saint-Germain
Tél. 04 75 37 73 72 - Fax 04 75 37 74 84 - Site : www.bas-france.fr



PANHARD Dynamic X77, 1938, volant central, belle berline en état de marche, 2e main depuis 1962, tél. ou envoyer mail pour photos, vidéos, etc. Tél. (Hautes-Alpes) 04 92 51 01 73. (Réf. 1-2-419523).



PEUGEOT Lion monocylindre VC2, 1908, transmission par chaînes, roulotte, siège ar. cuir d'origine, n° série 2245, 42.500 €. Tél. (Marne) 03 26 74 29 52. (Réf. 1-2-419745).



PEUGEOT 403, 1959, 8 CV, toit ouvrant, grise, T.B.E., C.T. OK, factures, 5.000 €. Tél. (Ariège) 06 85 32 73 98 (laisser message). (Réf. 419058).



PEUGEOT 305 GR, 1982, moteur XR5, très bon état, 82.000 km d'origine, 4 pneus neufs, C.T. OK, plus pièces diverses, 1.500 €. Tél. (Haute-Marne) 06 81 76 01 52. (Réf. 1-2-419751).



PEUGEOT 406 coupé, 2001, 98.460 km, très bon état général, grise, pack cuir, 5.900 €. Tél. (Aisne) 06 85 43 52 96. (Réf. 417582).



PORSCHE 356 C, 1964, 58.000 km, très bon état, 75.000 €. Tél. (Yvelines) 06 62 92 55 51. (Réf. 418448).



PORSCHE 911 2 L, 1965, 500 km, grise bandes oranges, C.T., préparée VHC prête à courir, palmarès Tour Auto Asave, dossier expertise, moteur neuf, boîte de vitesses neuve, peinture neuve, zéro course, 250.000 €. francjulen32@yahoo.fr (Réf. 417580).



PORSCHE 911 SC, 1982, 3e propriétaire, soignée, entretenue, peinture bleue d'origine, C.T. 0 défaut, 245.000 km, 29.000 €. Tél. (Paris) 06 13 58 81 90. (Réf. 417106).



PORSCHE 930 Turbo 3.3 L, 1978, prépa. Gamballa, T.B.E. int., ext. et moteur, 110.000 km au compteur, C.T. R.A.S., jaune vitesse, jantes ar. 14x15 pouces, PSD. Tél. (Maine-et-Loire) 09 53 58 05 42. calixte-cyrian-doniphon@live.fr (Réf. 1-2-419530).

MAGNY-COURS
30 avril & 1^{er} mai 2016

CLASSIC DAYS

50 LAMBORGHINI
ANS MIURA



BUGATTI
TYPE 252
EXEMPLAIRE
UNIQUE



50
ANS
HONDA
S800

BLOPEZ



JEAN
RAGNOTTI
À L'HONNEUR

CD-2016

INSCRIPTIONS

BILLETTERIE

05 55 25 27 26
CLASSIC-DAYS.FR

FNAC, CARREFOUR, E.LECLERC, AUCHAN, GÉANT, VIRGIN

OFFRE PRÉVENTE
11€
20€ SUR PLACE

CD-2016





*Le plus grand rassemblement
européen de motos de collection*

Vivez la légende

21 & 22 mai 2016

CIRCUIT DE DIJON-PRENOIS

motolégende    **laBoutique**     

www.coupes-moto-legende.fr



PORSCHE 951 SX 2.5 L Turbo 250 ch, 1989, 187.000 km, T.B.E.G., grise, C.T., origine suisse, tout d'origine, zéro tuning, placement idéal, 16.000 € à déb. Tél. (Val-de-Marne) 06 16 73 68 22. joab.herve@wanadoo.fr (Réf. 419848).

boutique en ligne 24H/24 livraison offerte - paiement sécurisé
www.car-cover-france.com
 LE SPECIALISTE N°1 EN FRANCE DEPUIS 25 ANS
 Venez nous rencontrer STAND C24
CAR-COVER 05 57 158 158



RENAULT Spider, 1997, 40.000 km, jantes OZ, bon état, 28.000 €. Tél. (Indre) 06 10 24 44 88. (Réf. 418229).



RENAULT Celtaquatre ADC3, 1933, avec malin, en état de marche, 6.000 €. Tél. (Gironde) 06 77 77 22 76. (Réf. 418441).



RENAULT 4 CV découvrable, 1956, rouge, C.T., état exceptionnel, VIN 2570645, modèle R1062, intérieur cuir, version luxe, 27.500 €. Tél. (Rhône) 06 70 72 19 63. speinetti@orange.fr (Réf. 1-2-418792).



RENAULT Frégate cabriolet Letourneur et Marchand, 1956, glaces de custodes, proto exposé au salon 1956, historique, 85.000 €. Tél. (Nord) 06 08 04 74 09. (Réf. 418233).

Beaulieu Motor
 24, rue des Artisans
 5150 Floreffe
 Belgique
 Tél. +32 81 44 69 69
 Le plus grand atelier en Belgique
 Véhicules visibles sur notre site : **www.beaulieumotor.be**
 Spécialiste TRIUMPH & MG



RENAULT Dauphine montée Quéron avec tous les renforts de caisse, C.T. 0 défaut, 18.000 € à déb. Tél. (Deux-Sèvres) 05 49 82 25 46. (Réf. 1-2-418770).



RENAULT Dauphine, 1958, en bon état, C.T. OK, moteur, freins et chauffage refaits, pompes ess. et eau neuves, pneus récents, C.G. collection, 6.200 € à déb. Tél. (Yonne) 06 84 05 66 12. (Réf. 1-2-419552).



RENAULT Dauphine 1093, 1963, 78.000 km, blanc réjane 305, C.T., restauration à terminer avec pièces fournies, carrosserie entièrement refaite par pro à partir d'une caisse saine, C.G.N., 25.500 €. Tél. 06 85 67 69 61. enzoerzo@free.fr (Réf. 420473).



RENAULT Floride, 1960, très bon état, mécanique, peinture, pneus, parfait, coupé, couleur or, (C.G.C.), 16.000 €. Tél. (Loiret) 01 64 93 30 38. (Réf. 1-5-417915).

OVERDRIVE LE SPECIALISTE DE LA VOITURE ANGLAISE DE COLLECTION
 ZA3 Les Portes de l'Ouest - 8, rue Albert-Einstein - 76150 SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY - Tél. 02 32 82 85 50
MORGAN Tourer, 1981, BRG, cuir marron, CGC 4 places, roues fils chromées neuves, longues portées, capote, couvre-capote, couvre-tourneau, garantie 3 mois, 19 500 €
AUSTIN-HEALEY 100/4 BN1, 1955, Signal Red / Old English White, roues fil chromées, capot Style Le Mans, restaurée en 2013, garantie 3 mois, 58 900 €
TRIUMPH TR4, 1963, rouge, int. noir, overdrive, roues fil chromées, carrosserie refaite en 2014, servo frein, ventilateur additionnel, CGN 3 places, voiture en dépôt-vente, 19 500 €
MG B GT, 1967, Strawberry White, int. cuir bordeaux passe-poil noir, restauration carrosserie 1999, dossier photos prix de revient 25 000 €, CGC 4 places, garantie 3 mois, 21 500 €



RENAULT R4 F4, mise en circulation 1980, équipée moteur R5 TS et jantes R5 Lecar, à restaurer ou pour pièce. Tél. (Loiret) 06 70 17 62 17. (Réf. 1-2-418769).



RENAULT R4, 1984, 103.000 km, blanche, C.T., peinture neuve, excellent état général, capital sympathie, génial pour une première collection en famille, prix justifié, 6.000 € à déb. Tél. (Seine-Martinique) 06 80 72 49 67. noel.chambellan@yahoo.fr (Réf. 419851).



SALOMON Randonnée, 1951, rare berline française de luxe, 229 exemplaires produits, boîte Cotal, moteur 2.3 L, 2 ACT, état d'origine, 17.800 €. Tél. 06 07 04 47 77 ou 04 68 32 06 26. p.amaquet@wanadoo.fr (Réf. 418410).



SIMCA Trianon, 1956, à finir de restaurer, manque boîte de vitesses + manuel de réparation, 1.500 € (boîte idem Versailles Chambord). Tél. (Maine-et-Loire) 07 85 57 64 77. (Réf. 418236).



SIMCA Aronde Elysée, 1957, restauration par pro depuis châssis, intérieur d'origine, visite dans l'Aisne, 7.000 €. Tél. (Oise) 06 14 49 96 14. (Réf. 418452).



SIMCA Aronde P 60, 1961, 61.000 km, bleue, 800 €. Tél. (Bouches-du-Rhône) 06 09 09 05 75. autolookservices13@gmail.com (Réf. 419059).



STUDEBAKER 7A Six W3, 1938, 21.000 km, bleu opalescent, rare, état d'origine, mécanique à revoir, C.G.N., éch. possible contre Renault Primaquatre, Vivaquatre 1939, état concours ou Hotchkiss 864. Tél. (Charente) 06 75 71 99 65. j-philippe.vilain@wanadoo.fr (Réf. 1-2-418036).



TRIUMPH TR 4, 1965, 50.800 km, coul. rouge, C.T., état exceptionnel : carrosserie, mécanique, sellerie, chrome, 27.000 €. Tél. (Maine-et-Loire) 06 18 74 99 72. mg.chartier49@gmail.com (Réf. 419472).



VOLKSWAGEN Karmann Ghia 1600, 1972, gris métal, parfait état, toujours à l'abri, capote neuve, avec lunette verre, radio CD, antenne électrique. Tél. (Cantal) 07 78 04 28 09 ou 04 71 20 43 65. (Réf. 1-2-418768).



VOLKSWAGEN Golf 2 Boston, 1991, essence, 1re main, aucune corrosion, intérieur impeccable, 180.000 km, 1.600 €. Tél. (Eure-et-Loir) 02 37 43 68 82. (Réf. 1-2-419642).



VOLVO Serie 740, 1990, 199.800 km, vert foncé métal, C.T., exceptionnelle, toutes options, toit ouvrant, clim, int. cuir, aucune corrosion, à l'abri dans garage, 2e main, comme neuve, ne fait que de la route, 2.500 €. Tél. (Seine-Saint-Denis) 06 60 53 35 76. pratmimi@orange.fr (Réf. 420435).



WILLYS/OVERLAND Station Wagon, 1949, 99.999 km, état moyen, mod. 4-63, papiers belges, châssis et mécanique terminés, carrosserie et intérieur à restaurer, livraison possible, 5.500 €. Tél. (Belgique) 00 32 63 60 02 80. ericdesclée@gmail.com (Réf. 418001).



AUSTIN tracteur roue fer, complet et d'origine, fonctionne bien, prix à débattre. Tél. (Drôme) 04 75 85 92 80 (HR). (Réf. 1-2-419645).



BEDFORD camion EIM 6 cylindres, 1975, 138.000 km, T.B.E. d'origine, C.T., dort dans garage, souhaite vendre à un collectionneur ou à un musée, 5.000 € à déb. Tél. (Var) 06 07 14 16 77. m.graille@wanadoo.fr (Réf. 420433).



MASSEY FERGUSON 130 Vigneron, 1968, 6.500 H, C.G.N., dém., batt., injecteurs neufs, bien chaussée, démarrage un peu difficile le matin en hiver, 2.000 €. Tél. (Gironde) 06 63 99 81 46. (Réf. 1-2-419521).



RENAULT PN 04 D1 de 1982, 872.120 km, PR 14, carrosserie Gangloff, complet, roulant, T.B.E.G. Tél. (Seine et Marne) 01 64 04 14 64. grossalan@orange.fr (Réf. 1-2-419505).



UNIC camion benne MZ 36, 1966, bon état général, violet, tôlerie et batterie et les freins à revoir, n'a pas roulé depuis plusieurs années, 2.500 € à débattre. Tél. (Loiret) 06 07 27 16 65. (Réf. 418014).



FERRARI Dino 246 : moteur-boîte refait par pro, vendu démonté pour contrôle, 51.000 €. Tél. (Essonne) 01 64 49 81 00. (Réf. 1-2-415704).



JAGUAR XK 120 : 4 roues fil avec pneus, le tout en parfait état, suite modif., envoi garanti, 57 rayons, 1.200 €. Tél. (Bas-Rhin) 06 22 61 79 37. (Réf. 417109).



JAGUAR Type E V12 : hard-top noir, intérieur beige Jaguar Type E Série 3, en bon état. Tél. (Seine-Saint-Denis) 06 07 08 56 13. legnos@hotmail.fr (Réf. 1-2-419853).



RENAULT : moteur Alpine 1860, pièces Ferry, 185 ch, très bon état, carter huile neuf, 10.000 €. daniel@team205116.fr (Réf. 1-2-418793).



Voiture à pédale RENAULT d'avant-guerre, dans son jus, 350 € ou échange possible contre modèle équivalent. Tél. (Nièvre) 06 82 49 20 03 ou 03 86 59 42 38. (Réf. 1-2-419516).



Grande plaque émaillée RENAULT Service 1959, 1x0,75 m, bon état, à prendre sur place (Toulouse). Tél. (Haute-Garonne) 05 61 59 32 70. (Réf. 418450).



Machine à laver et à dégraisser les pièces mécaniques, plus liquide dégraissant, 300 €. Tél. (Pas-de-Calais) 06 07 05 96 43. (Réf. 1-2-418774).



Cherche fourgon CITROËN HY, état indifférent, enlèvement sur camion, envoyer photo et offre par mail. Tél. (Ariège) 06 45 34 23 59. antoine.bouny@orange.fr (Réf. 418012).



Cherche à racheter ma JAGUAR XK 120 Roadster de 1953, série 673603, vendu en juin 1989, int. ivoire/noir, rien de Matching, couleur d'origine vert pâle/vert suédois. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 33 22 95 95. chraig@gmail.com (Réf. 1-2-419063).



Recherche coupé 404 PEUGEOT, 1re série, avec clignotants ronds, faire offre, réponse assurée. Tél. 06 63 91 78 04. (Réf. 1-2-418772).



Cherche toutes ALFA ROMEO, LANCIA, FIAT, MASE-RATI, FERRARI d'avant 1985, coupé ou cabriolet uniquement, état indifférent, enlèvement sur camion. Tél. (Ariège) 06 45 34 23 59. antoine.bouny@orange.fr (Réf. 418008).



Recherche FIAT 1500 cabriolet de 1966 complète ou en pièces au détail. Tél. 06 14 01 93 88. gpam17agnes@wanadoo.fr (Réf. 1-2-418022).



Paie très cher un moteur similaire 4 ou 6 cylindres en blocs séparés et soupapes en T, même en mauvais état ou incomplet. Tél. 05 62 07 90 40. yvonlannes@orange.fr (Réf. 418004).



Echange SIMCA Aronde commerciale 4 pl. petites carreaux contre Fiat tout modèle de 1965-1975, valeur 2.500 €, à finir de restaurer. Tél. (Marne) 06 04 09 95 74. (Réf. 1-2-419754).

Le site de l'automobile de collection

lva-auto.fr

Plus de 1000 annonces automobiles

www.lva-auto.fr

Dépôt-vente de voitures de collection

Oldtimerfarm =

- Sécurité à tous niveaux
- Confiance, références
- Service complet : immatriculation, CT, livraison, stockage, entretien, restauration
- Sans soucis !



Ferrari Mondial T 1991



Chrysler Windsor
300C 1955



Fiat 124 Spider
1967



Porsche 911 3.2
Targa 1985



Ferrari Testarossa
1990



Studebaker Avanti
R3 1964



Alfa Romeo 1600
GT Junior 1974



Porsche 911 3.2
Carrera G50 1987



Ferrari 512 TR
1992



Dodge Challenger
R/T 1970



BMW 2002ti
Alpina 1974



Porsche 911-964
Carrera 4 1989



Ferrari 456 GT
1994

Visitez-nous à Flanders Collection Car Gand
en Belgique du 13 au 14 fev. 2016

Votre voiture de collection est-elle à vendre?

Contactez Xavier au +32 472 40 13 38 ou Olivier au +32 473 11 73 00
+300 voitures de collection à vendre | +100 photos / voiture sur

www.oldtimerfarm.be

VENTES AUTOS

MOINS DE 1500 €

ALFA ROMEO 155 TWIN SPARK 2 L, champagne, int. gris, toutes options, 150.000 km, moteur 100.000 km, nombreuses réparations, très bon état, C.T. à la vente, 1.500 € à débattre. Tél. (Hauts-de-Seine) 07 88 68 74 28.

(Réf. 419937).

FORD PROBE V6 15 CV, 1996, rouge, très saine, couche dans garage, 220.000 km. (Reprise possible sur moderne de même valeur 1.500 €). Tél. (Allier) 06 79 14 11 42.

(Réf. 419272).

PEUGEOT 505 GTI 551A84, 1984, complète, boîte automatique, sans C.T., pour pièces, 250 € à débattre. Tél. (Yonne) 06 07 13 93 79.

(Réf. 418371).

VOLKSWAGEN POLO FANCY, 1989, moetur en bon état, à restaurer ou pour pièces, 300 €. Tél. (Seine-Maritime) 02 32 89 03 39.



(Réf. 419320).

VENTES AUTOS

1 500 à 4 500 €

ALFA ROMEO 156 V6 215, 1999, gris métal, intérieur cuir noir, très bon état général, C.T. OK, 3e main, entretien, carnet, distribution OK, 147.000 km, 3.800 €. (Reprise possible sur Camaro 4, 504, 4 L, moto de plus de 560 cm³, etc.). dlda@laposte.net

(Réf. 419256).

ALFA ROMEO 147 2 L TS 150 CH, 2001, très rare, boîte manuelle, toutes options, T.O., distribution et vidange faites, beige métal, 5 portes, int. comme neuf, 4.000 €. Tél. (Vosges) 06 12 10 66 41.

(Réf. 418375).

BMW 628 CSI, 1984, 202.000 km, int. cuir, roulante, à réviser, sans C.T., 4.000 € à débattre. Tél. (Gironde) 06 38 76 80 67.



(Réf. 420281).

OPEL OMEGA B 25TDCD, 1998, gris étoile métal, int. velours, 1re main, non fumeur, barres de toit, surtapis, courroies 0115, batt. 0915, roues hiver, C.T. à la vente, couche dans garage, carnets, 3.000 € à débattre. Tél. (Pyrénées-Atlantiques) 06 09 42 01 64.

(Réf. 418377).

Nous prions instamment nos annonceurs de bien vouloir faire réponse même par la négative à ceux qui se sont intéressés à leurs propositions. Nous les en remercions à l'avance.

PEUGEOT 106 CABRIOLET, 1994, rareté, env. 30 exemplaires par R+R en Allemagne, base : 1CCDY2 de 8/94, 4 CV, 45CV, 5 vitesses, 183 km, propre, fiable, étanche, immatriculée en Allemagne, 2.300 €. Tél. (Allemagne) 00 49 475 44 21 57.



(Réf. 419323).

PEUGEOT 306 S 16, 1994, 160.000 km, int. cuir noir chauffant, rouge lucifer, moteur H.S., 2.000 € à débattre. Tél. (Cher) 02 48 70 48 10.

(Réf. 6-3-334379).

VOLVO 164 E, 1973, bleu tuning, roues larges, spoiler et aileron, moteur boîte échange standard, Volvo 170 ch injection, freins, 4 pistons av., 2 pistons ar., très saine, 3.000 €. Tél. 06 77 12 16 74.

(Réf. 419270).

VOLVO 850 BREAK 2,5 L GLT ESSENCE, 1995, 240.300 km, bleu, int. cuir noir, attelage, barres de toit, embrayage plus batterie neuves, C.T. OK, cote : 2.700 € ; vendue 2.200 €. Tél. (Oise) 06 79 92 73 43.

(Réf. 419271).

VENTES AUTOS

4 500 à 7 500 €

BMW 730 V8, 1995, 290.000 km, intérieur cuir, clim., radar, sono CD, parfait état, révision totale, très belle, C.T. OK, 4.800 €. Tél. (Calvados) 06 51 46 68 05.



(Réf. 419315).

MERCEDES 500 SL 129, 1989, blanche, hard-top, capote noire neuve, tournante, à réviser, 239.000 km, 5.500 €. Tél. (Essonne) 06 07 65 28 19.

(Réf. 419665).

MG CABRIOLET F 1,8 L, 1996, vert métal foncé, british racing green, sièges tissu noir-gris, boîte 5 vitesses manuelle, capote noire, 69.300 km, 5.300 €. Tél. (Hautes-Pyrénées) 06 84 58 37 09 ou 05 62 33 26 48.

(Réf. 419935).

PANHARD 24 BT, 1966, (C.G. normale), moteur, pignon Dural, freins à voir, 5.500 €. Tél. (Yonne) 03 86 64 21 30.

(Réf. 6-3-420284).

SIMCA MONTLHERY 90A, 1957, tourne régulièrement, 85.500 km, dans jus d'origine, 5.500 €. Tél. (Bouches-du-Rhône) 06 85 02 60 15.



(Réf. 419312).

VENTES AUTOS

10 500 à 15 000 €

AUSTIN PRINCESS 1100 VANDEN PLAS, entièrement restaurée, bleu marine, très bon état, nombreuses pièces neuves, 12.500 €. Tél. (Bouches-du-Rhône) 06 70 86 46 85.



(Réf. 419309).

CITROËN TRACTION 11 BERLINE, 1952, malle bombée, entretenue, nombreuses factures, sellerie, banquette, sièges, en parfait état, (C.G. normale), 12.600 €. Tél. (Indre-et-Loire) 06 44 15 76 47.



(Réf. 420283).

MG B, 1971, 79.000 miles, bon état, C.T. OK, nombreuses pièces neuves, verte, 12.500 €. Tél. (Belgique) 00 32 496 98 34 59.

(Réf. 6-5-396495).

VENTES AUTOS

PLUS DE 15 000 €

JAGUAR XK 8, 1997, convertible, 115.871 km, étriers, disques, bougies, plus filtres à air plus huile, neufs, très bon état, couleur bleue, 18.000 € à débattre. Tél. (Tarn-et-Garonne) 06 44 83 62 49.

(Réf. 6-3-411446).

MERCEDES 280 SLK 6 CYLINDRES, boîte automatique 7, 75.000 km, gris métal, int. cuir, 17.500 €. Tél. (Vendée) 06 86 96 09 32.

(Réf. 419265).

VENTES AUTOS

NON CLASSÉES

BMW 635 CSI 1980, 635 CGIA 1984, 633 CSI ET 628 CSIA, pour pièces, faire offre. Tél. (Sarthe) 02 43 21 99 60. eh@leshunaudieres.fr



(Réf. 419943).

CITROËN 2 CV 6, 1983, 30.000 km d'origine, exceptionnelle, options, pièces et doc. (Echange possible contre cabriolet BMW Z3, état semblable). Tél. (Gers) 05 62 28 17 36.



(Réf. 6-3-419951).

CITROËN AMI 6 BERLINE, 1965, C.T. OK, très belle, roule toutes distances, pour amateur qui connaît la valeur d'une Ami 6. Tél. (Ain) 06 01 49 50 51.

(Réf. 419268).

MARCADIER BARZOÏ 1-1600, moteur central 1600 Gordini, boîte 5 vitesses, trains av. et ar., triangles, (C.G.C.), 9 CV, C.T. OK, prix à négocier. (Echange possible contre Caterham 1600 K très bon état). Tél. (Aveyron) 05 65 69 90 21 (après 18 h).

(Réf. 6-3-419261).

MERCEDES 230 CE, 1989, toutes options, int. cuir, clim. neuve, ronce de noyer, téléphone, carnet mis à jour, état exceptionnel, 140.000 km. Tél. (Loire) 06 87 29 63 51.

(Réf. 419267).

ACHATS AUTOS

ALFA ROMEO SPIDER IV, de 91-92, en l'état, faire offre. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-415192).

BMW 323i TYPE E21, années 79 à 82, de préférence en bon état, étude toute proposition. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 79 97 52 09.

(Réf. 420287).

DE TOMASO, tous modèles, étude toutes propositions, prix selon cote. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 09 16 47 64.

(Réf. 420068).

FIAT 124 SPIDER, années 79 à 85, de préférence en bon état, toutes propositions bienvenues. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 79 97 52 09.

(Réf. 420289).

PEUGEOT 504 COUPE 2 LITRES, années 79 à 83, de préférence en bon état, étude toutes propositions. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 79 97 52 09.

(Réf. 420286).

RENAULT 4 CV, pour pièces, même démontée, mais complète. Tél. (Hautes-Alpes) 06 79 50 77 19.

(Réf. 418402).

RENAULT SPIDER, parfait état, avec si possible reprise sur cabriolet 450 SL, 1976, (C.G.F.C.), origine US avec travaux estimés à son prix de revient 15.000 €. Tél. (Bouches-du-Rhône) 06 10 18 64 72.

(Réf. 418376).

RENAULT 8 et CITROËN Ami 6 berline, à restaurer, même (sans C.G.), écrire à M. Michel Scotto, 29 route des Charmes, 63200 Ménérol.

(Réf. 6-3-419934).

VENTES PIECES AUTOS

ALFA ROMEO : moteur complet 1800 cc, origine Giulietta 1985, en bon état, 3.000 €. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 79 97 52 09.

(Réf. 420291).

ALFA ROMEO : ponts Duetto 1750 et 1600 Veloce, 1963, autobloquant coupé 2000, couple conique comp. neuf Giulietta. Tél. (Corrèze) 06 16 70 13 09.

(Réf. 418932).

ALFA ROMEO S2/R2 COUPÉ/ROADSTER ZAGATO : lot de pièces neuves, demander liste par g44vac@aol.com

(Réf. 418373).

ALFA ROMEO BERTONE : capot moteur, démarreur, carter boîte, jante d'origine, disques frein neufs, silencieux, arbre transmission, butoir, pare-chocs, seuil porte g., à enlever. Tél. (Charente) 06 23 91 94 77.

(Réf. 419264).

ALFA ROMEO ALFETTA COUPE GT 1,6 L : pièces diverses, liste disponible. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-415190).

VENTES PIÈCES AUTOS

BMW : pièces neuves, d'occasion, de 1964 à 1996 : moteur, boîte, pont 700, 1600, 1800, 2000, 1602, 2002, 2002 Turbo, 2500, 2800, 33 L, 30 CSI, 633 CSI, série 5 E12, E28, E34, 325 i, 324 TD. Tél. (Somme) 06 07 97 22 96.

(Réf. 6-2-354073).

BMW 2800 CS À 30CSI : portes complètes, capot av. et ar., plus ensemble de baguettes alu, faire offre. Tél. (Sarthe) 02 43 21 99 60. eh@leshunaudieres.fr



(Réf. 6-3-419942).

DATSUN : moteur 120 Y 1976 et crochet d'attelage, moteur, boîte 100A, 1976, moteur boîte, pont, Cédric 6 cylindres diesel 1980, pont ar. 160, 1979, pièces 100 NX 1,6 l 1990, pochettes joints moteur. Tél. (Somme) 06 07 97 22 96.

(Réf. 6-3-370742).

DATSUN 240 Z : pièces de carrosserie d'occasion, plus divers ; pour 260 Z : moteur déclassé, plus 2 sièges marron. Tél. (Yonne) 03 86 51 00 21 (maxi 21 h).

(Réf. 420064).

FIAT 500 : moteur complet, refait à neuf, pour FIAT 500 ou 125, cylindrée 650 cc, 800 €. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 79 97 52 09.

(Réf. 420290).

FIAT X 1/9 1500 : pare-chocs av. et ar. ; pour Uno Turbo I.E. : 4 jantes alu équipées Michelin MXV2 175/60R13. Tél. (Yonne) 03 86 51 00 21 (maxi 21 h).

(Réf. 420066).

FORD CAPRI I, II, III : nombreuses pièces neuves et d'occasion. Tél. (Haut-Rhin) 03 89 70 74 81 (soir).

(Réf. 420062).

LANCIA FLAVIA 1,8 L DE 65-66 : capot av. en bon état avec accessoires. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-415186).

LANCIA BETA 1,6 L, 81-82 : feux ar., compteurs, calendriers en nid d'abeilles. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-415187).

MERCEDES : tissu skai, 1972, pour porte, couleur brun cognac et beige savana, 20 € le mètre plus frais de port 20 €. Tél. (Haute-Garonne) 06 30 71 00 55.

(Réf. 418404).

MERCEDES 230 CE ET E W123 : doseur distributeur d'essence, parfait état, 98.000 km d'origine, 350 €. Tél. (Oise) 06 73 09 74 70.

(Réf. 420069).

MERCEDES PAGODE : hard-top complet, à restaurer, 650 € ; plus pièces diverses d'enjoliveurs intérieur. Tél. (Maine-et-Loire) 06 11 88 59 55.



(Réf. 419938).

PEUGEOT QUADRILETTE : 2 portières, 60 €. Tél. (Côte-d'Or) 06 08 28 30 84.

(Réf. 418392).

PEUGEOT 403 : pare-chocs ar., 20 €. Tél. (Côte-d'Or) 06 08 28 30 84.

(Réf. 418389).

PEUGEOT 204 : intérieur complet, sièges, panneaux de porte, tapis, sous tapis, plus diverses petites pièces, à enlever sur place, le lot 100 €. Tél. (Maine-et-Loire) 06 11 88 59 55.



(Réf. 419948).

RENAULT 4 CV : 6 portes, plus 1 banquette, plus 1 boîte de vitesses 289-02, plus 1 tôle sous caisse, plus 1 réservoir, le lot 300 €. Tél. (Isère) 06 74 52 88 24.

(Réf. 418405).

RENAULT : moteurs en très bon état pour R8 1108, R4 GTL, R6 TL 1108, Estafette 1289, R5 L 1985 845cm3, R9 GTC, R9 GTS, R14 TL 1981, R18 GTS, R18 diesel, Clio, 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L. Tél. (Somme) 06 07 97 22 96.

(Réf. 6-2-354079).

RENAULT : sièges av. et ar. R5 TL 1977, tissu noir, 1 siège chauffeur R5 TS 1977, sièges av. et ar., R18 break 1982, sièges neufs tissu R19 cabriolet 1996. Tél. (Somme) 06 07 97 22 96.

(Réf. 6-3-350321).

RENAULT 5 TURBO 1/TURBO 2 : diverses pièces mécaniques, neuves. Tél. (Ariège) 05 61 67 64 56.

(Réf. 418374).

1 pneu Michelin Pilote 6.40 x 13, monté sur jante ; 1 pneu KC V10 155 x 380 ; 1 pneu Dunlop 590 x 13 ; 1 pneu 155 x 14XAS nauf. Tél. (Loiret) 02 38 53 27 48 (soir).

(Réf. 6-3-418403).

SIMCA 1100, ailes av. droite, av. gauche, capot, aile ar. VF1, porte VF1 Rancho 120 € pièce, kit embrayage à câble, remplace EMT rect., 120 € ; moteur boîte 1307 40.000 km, 450 €. Tél. (Gironde) 06 63 99 81 46.

(Réf. 419555).

CITROËN Traction 11 BL : 2 marchepieds spéc. avec sabots Robergel, capot à volets, 6 roues Pilote peintes, grosse B.V., DELAGE, 4 vitesses, très bon état, mot. Françon. Tél. (Doubs) 07 61 95 32 99.

(Réf. 419371).

Turbo KKK : grosse K20-2664GR, ATL NR : 920 512-107, AUSF NR : 5326-970-6492, neuf, 1.500 € à débattre. Tél. (Cher) 02 48 70 48 10.

(Réf. 6-3-416532).

Pneus neufs ou quasi neufs SIMCA 8 ou autres 3 GoodYear, 2 Michelin et 1 Kleber 5/525/15, faire offre. Tél. (Sarthe) 02 43 21 99 60. eh@leshunaudieres.fr



(Réf. 6-3-419939).

1 volant Abarth plus moyen, 80 € ; 1 SIMCA 1000, 75 € ; 2 antibrouillard Bosch pour SL/SLC, dont 1 neuf, 100 € - 2 antibrouillard Cibé 45 plat, diamètre 175, inox, 70 € plus 5 € de port. Tél. (Tarn-et-Garonne) 06 72 82 34 84.



(Réf. 420061).

ACHATS PIÈCES AUTOS

TILBURY : kits non montés ou partiellement ou pièces ou épaves même sans C.G. Tél. (Sarthe) 06 20 71 81 82. info@automotivinfo



(Réf. 6-3-420070).

Pièces et documentations pour cyclocar VILLARD et cyclocar COLOMBE. Téléphone (Seine-et-Marne) 01 64 16 03 72.

(Réf. 419266).

DIVERS

Vds La Vie de l'Auto, Auto Rétro, Auto Passion, Rétro Passion, Rétrovisseur, Automobiles Classiques. Tél. (Cher) 02 48 70 48 10.

(Réf. 6-3-389694).

Recensement des ALFA ROMEO GTV inox 2000 pour les 40 ans et les 80 ans de Giugiaro. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-407306).

CAR-REGISTER.com
Le site communautaire des passionnés d'auto

Inscription simple et gratuite !

Rallye ALFA ROMEO dans le Boulonnais, les 21 et 22 mai 2016. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-411431).

Fêtez 35 ans de clubs ALFA ROMEO en Haute Normandie les 13 et 14 mai 2017. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-411433).

Alfistes des régions 59, 62, 76, 60, 80, 02, 90, 51, 52, 08, rejoignez l'Alfa Club du Nord. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-415193).

Recensement des ALFA ROMEO Spider Duetto ou OSSO Di Sepia pour ses 50 ans en 2016. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 6-3-415194).

Vds KVA : nombreuses pièces d'équipements neuves, visibles en Haute-Marne 52, photos sur demande, le lot 500 € (env. 1 t.). Tél. (Côte-d'Or) 06 08 28 30 84.

(Réf. 418391).

Vds collection d'Auto Rétro, exceptionnel, les 115 premiers numéros, du n°1 au n°115, parfait état de collection, 350 € soit le numéro à 3 €, à venir chercher à côté de St-Etienne. Tél. (Loire) 06 14 01 01 29.

(Réf. 418406).

Pour ses 15 ans, L'Alfa Club du Nord organisera un voyage en Italie. Tél. (Aisne) 07 50 97 14 31. alfa.club@yahoo.fr

(Réf. 419251).

Recherche tout ce qui concerne les voitures PEGASO. Tél. (Essonne) 06 60 61 03 50.

(Réf. 419263).

Vds 250 Auto Rétro, du n°1 au n°342, 50 € ; très nombreux Auto-Journal, Sport-Auto, 4x4 Mag, Rétrovisseur, Automobiles Classiques. (Vente à petits prix ou échange). Tél. 06 82 59 15 03.

(Réf. 419269).

Vds miniatures 1/16e : MASERATI 250F rouge, FERRARI 250 California grise, 1/18e : FERRARI 456 bordeaux, FERRARI 250 California bordeaux, FERRARI Daytona rouge. Tél. (Alpes-Maritimes) 06 14 93 63 19.

(Réf. 419936).

Vds dictionnaire de réparation CITROËN, original, Traction avant 4 cylindres, édition 1947, bon état, faire offre. Tél. (Sarthe) 02 43 21 99 60. eh@leshunaudieres.fr



(Réf. 6-3-419940).

www.lva-auto.fr



Le site de l'automobile de collection

Datch.fr

VOUS LES AIMEZ



Commande avant 15h
**EXPÉDITIONS
QUOTIDIENNES**
livré avant 13h

NOUS AUSSI...

Mini - Triumph - MG - Austin-Healey - Jaguar

20 000 références pour prendre soin de votre Anglaise.

pièces neuves • stock d'époque • pièces rares

Certificats de conformité pour
homologation après importation
Repreneur des pièces détachées Classic Car Nanterre

Service aux professionnels
Expéditions dans le monde entier
Boutique ouverte du Lundi au Vendredi

www.datch.fr

PIECES DETACHEES - ACCESSOIRES - OUTILLAGE - PUBLICATIONS

99 boulevard Henri Barbusse - 78800 Houilles - Tél : 0892 231 621 - Fax : 09 55 48 11 51

VOUS AIMEZ VOTRE VOITURE DE COLLECTION ?



Protégez-la avec l'assurance voiture de collection 100 % attentionnée

Vous êtes un passionné et votre voiture de collection est votre petit bijou. Avec AXA, assurez-la en toute sérénité et bénéficiez de services d'assistance étendus tels que ⁽¹⁾:

- l'assistance 24h/24 même en bas de chez vous, en cas de panne, accident, crevaison, erreur de carburant, bris ou vol de clé,
- le dépannage/remorquage du véhicule en moins d'1 heure, sinon AXA vous rembourse 30 €,
- le rapatriement du véhicule vers votre garage habituel si les réparations ne peuvent être effectuées rapidement,
- la mise en sécurité du véhicule et prise en charge des frais de gardiennage,
- l'expédition de pièces détachées.

**Prenez rendez-vous auprès de votre conseiller AXA
ou consultez le site www.collection.axa.fr**

(1) Selon clauses et conditions contractuelles. Voir conditions de l'offre sur www.collection.axa.fr

réinventons / notre métier

